

VŠB – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
FAKULTA STROJNÍ
ÚSTAV LETECKÉ DOPRAVY

**Změny ve všeobecném letectví v souvislosti s implementací nové
letecké legislativy EU**

**Changes in General Aviation in Connection with
Implementation of New EU Aviation Law**

Student:

Bc. Martin Kubáň

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Michal Červinka, Ph.D.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Martin Kubáň**
Studijní program: N2301 Strojní inženýrství
Studijní obor: 2301T003 Dopravní technika a technologie
Specializace: 40 Letecká doprava
Téma: **Změny ve všeobecném letectví v souvislosti s implementací nové letecké legislativy EU**
Changes in General Aviation in Connection with Implementation of New EU Aviation Law

Zásady pro vypracování:

1. Úvod do problematiky
2. Deskripce současného stavu
3. Deskripce změn v civilním letectví vyžadovaných Nařízením EU č. 1178/2011
4. Analýza dopadů implementace tohoto nařízení
5. Návrh metodiky pro implementaci požadovaných změn pro konkrétní leteckou výcvikovou organizaci

Seznam doporučené odborné literatury:

Letecký předpis JAR FCL 1
Nařízení EU č. 1178/2011
Zákon o civilním letectví č. 49/1997
Průša, J. a kol. Svět letecké dopravy. Galileo CEE Service ČR s.r.o., Praha, 2012. ISBN 978-80-239-9206-9

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michal Červinka, Ph.D.**

Datum zadání: 14.12.2012

Datum odevzdání: 20.05.2013



doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry

doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě 20. května 2013

Podpis studenta

Prohlašuji, že:

- jsem byl seznámen s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě 20. května. 2013

Podpis studenta

Jméno a příjmení autora práce:

Bc. Martin Kubáň

Adresa trvalého pobytu autora práce:

U Tatry 1485 Příbor, 74258

Anotace bakalářské práce

KUBÁŇ, M. Změny ve všeobecném letectví v souvislosti s implementací nové letecké legislativy EU: diplomová práce. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická Univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Ústav letecké dopravy, 2013, 65 stran, Vedoucí práce: Ing. Michal Červinka, Ph.D.

Tato diplomová práce se zabývá problematikou evropské legislativy v letectví. V jednotlivých kapitolách můžeme najít historický vývoj legislativy v letectví, přehled současného stavu a další směřování v rámci jednotné evropské legislativy. Poslední kapitola řeší návrh změn ve fungování výcvikových zařízení.

KUBÁŇ, M. Changes in General Aviation in Connection with Implementation of New EU Aviation Law: Master Thesis. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Department of Air Transport, 2013, 65 pages, Thesis head: dr. Michal Červinka

This Master's thesis explores various aspects of European legislation in aviation. Individual chapters cover a historic development of legislation in aviation, an overview of current legislation or possible future enhancements of integrated European legislation. The last chapter is devoted to changes in aviation education.

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat své rodině a přátelům za podporu při vypracování diplomové práce, a také za trpělivost po celou dobu mého studia. Dále bych chtěl poděkovat vedoucímu práce Ing. Michalu Červinkovi Ph.D. za poskytnutí rad a informací při vypracování diplomové práce. Také bych chtěl poděkovat svému otci, Ing. Jiřímu Kubáňovi, za zájem a cenné informace při tvorbě mé diplomové práce.

Seznam použitých zkratk

Zkratka	Anglický význam	Český význam
A		
AIS	Aeronautical Information Service	Letecká informační služba
AMC	Acceptable Means of Compliance	Přijatelné způsoby průkazu
AMC	Aviation Medical Centre	Letecko - lékařské centrum
AME	Aviation Medical Examine	Určený letecký lékař
ARA	Authority Requirements for Aircrew	Požadavky úřadu pro posádky letadel
ATC	Air Traffic Control	Řízení letového provozu
ATM	Air Traffic Management	Uspořádání letového provozu
ATO	Approved Training Organisation	Schválená organizace pro výcvik
ATS	Air Traffic Service	Letové provozní služby
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	Průkaz způsobilosti dopravního pilota
B		
BPL	Baloon Pilot Licence	Průkaz způsobilosti pilota balonu
C		
CFI	Chief Flying Instructor	Vedoucí letový instruktor
CPL	Comercial Pilot Licence	Průkaz způsobilosti obchodního pilota
CTKI	Chief Theoretical Knowledge Instructor	Vedoucí instruktor teoretické výuky
D		
DG	Dangerous Goods	Nebezpečné zboží
E		
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ECAC	European Civil Aviation Conference	Evropská konference pro civilní letectví
ERP	Emergency Response Plan	Plán reakce v případě nouze
F		
FAA	Federal Aviation Administration	Federální úřad pro letectví
FCL	Flight Crew Licensing	Licencování posádek
FTO	Flight Training Organization	Organizace pro výcvik pilotů
G		
GM	Guidance Material	Poradenský materiál

H		
HEMS	Helicopter Emergency Medical Service	Vrtulníková záchranná služba
HHO	Helicopter Hoist Operation	Provoz s vrtulníkovým jeřábem
HT	Head of training	Vedoucí výcviku
I		
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizaci pro civilní letectví
IR	Instrument Rating	Kvalifikace pro lety podle přístrojů
J		
JAR	Joint Aviation Requirements	Sdružené letecké předpisy
JAA	Joint Aviation Authority	Sdružené letecké úřady
L		
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence	Licence pilota lehkého letadla
LVO	Low Visibility Operation	Provoz za podmínek nízké dohlednosti
M		
MED	Medical	Zdravotní způsobilost
N		
NPA	Notice of Proposed Amendment	Oznámení navrhovaných změn
NVIS	Night Vision Imaging System	System nočního vidění
O		
ORA	Organisation Requirements for Aircrew	Požadavky organizace pro posádky letadel
P		
PBN	Performance-based navigation	Navigace založená na výkonnosti
PIC	Pilot in Command	Velící pilot
PPL	Private Pilot Licence	Průkaz způsobilosti soukromého pilota
S		
SMM	Safety Management Manual	Příručka řízení bezpečnosti
SPL	Sailplane Pilot Licence	Průkaz způsobilosti pilota kluzáku
T		
TRTO	Type Rating Training Organization	Organizace výcviku typové kvalifikace
U		
UN	United Nation	Organizace spojených národů

Obsah

0.	Úvod	10
1.	Cíl práce	11
2.	Historický vývoj legislativy v letectví	12
3.	Deskripce stavu platnosti JAR - FCL.....	15
3.1.	JAR FCL	15
4.	Deskripce změn v civilním letectví vyžadovaných Nařízením EU	17
4.1.	Evropská agentura pro bezpečnost letectví.....	17
4.2.	Sjednecování legislativy	18
4.3.	Stručný přehled změn	25
4.4.	Nařízení (EK) č. 1178/2011	27
4.5.	Nařízení (EK) č. 290/2012.....	30
5.	Analýza dopadů implementace tohoto nařízení	37
5.1.	Nesložitá organizace	38
5.2.	Složitá organizace	39
5.3.	Informace o převodu průkazů pilotů na průkazy Part-FCL.....	51
6.	Návrh metodiky pro implementaci požadovaných změn.....	54
6.1.	Příručka pro výcvik a provozní příručka	55
7.	Zhodnocení cílů.....	63
8.	Závěr	64
	Použitá literatura	65

0. Úvod

Legislativní regulace v civilním letectví je prováděna pomocí systému leteckých předpisů a nejrůznějších dohod. Cílem je sjednotit bezpečnostní pravidla letového provozu a standardizace norem, které upravují požadavky na techniku, provoz a personál v letectví.

V úvodní části mé diplomové práce je proveden stručný popis historického vývoje předpisů v letectví.

Druhá kapitola popisuje stav, který platil do 8. Dubna 2012, tzn. platnost předpisů řady JAR (Joint Aviation Requirements - Sdružené letecké předpisy) v plné míře.

Třetí část popisuje změny, které nastaly 8. Dubnem 2012. Jak už to se zákony bývá, nelze okamžitě přejít z jednoho systému na druhý, proto jsou stanoveny přechodné období, během kterých jsou jednotlivé části postupně aplikovány.

Čtvrtá kapitola analyzuje dopady po zavedení nových požadavků předpisů Part – FCL oproti JAR-FCL (Flight Crew Licensing – Licencování posádek). Z tohoto rozboru a porovnání vyplývá přehled rozdílů mezi předpisy starými a novými.

Poslední kapitola je postavena jako zhodnocení opatření pro provozovatele, zejména pro současnou FTO (Flight Training Organisation – Organizace pro výcvik pilotů), jak vyhovět těmto novým předpisům pro transformaci na ATO (Approved Training Organisation - Schválená organizace pro výcvik)

1. Cíl práce

Cílem této diplomové práce je prozkoumat změny, které nastávají spolu s přechodem na jednotnou evropskou legislativu, konkrétně s předpisy (EU) č. 290/2012 a (EU) č. 1178/2011, odhalit jejich odlišnosti od předpisů řady JAR - FCL, které byly základní normou pro výcvik pilotů doposud.

2. Historický vývoj legislativy v letectví

Výcvik dopravních pilotů je velmi zdlouhavá a náročná procedura, při které musí uchazeč o toto povolání nasbírat kromě praktických dovedností a vědomostí i teoretický základ znalostí. Praktický výcvik pilota klade hlavní důraz na správné provádění letových úkonů v každodenní praxi. Vysoká hustota letového provozu v Evropě a Severní Americe a stále se zpřísnující bezpečnostní normy si vyžádaly zavedení jednotných leteckých předpisů, které by sloužily ke sjednocení výcviku a požadavků na piloty. V Severní Americe vznikl FAA (Federal Aviation Administration - Federální úřad pro letectví). V Evropě se tohoto docílilo vytvořením JAA (Joint Aviation Authority - Sdružené letecké úřady). Ve většině států Evropy to nastalo přijetím jednotných evropských předpisů řady JAR věnovaných popisu způsobilosti letových posádek. Rozvoj vědy a techniky se velice promítá i v letectví, které se za posledních sto let od svého vzniku posunulo o obrovský vývojový skok dopředu. Je dosahováno stále vyšších rychlostí, větších výšek, a to jak ve vojenském, tak i v civilním sektoru. Trendem moderního civilního letectví je také stále zvyšování kapacity a zhušťování letového provozu, které je tak úzce spojeno se zvyšujícími se požadavky na bezpečnost, a tím i na výcvik letových posádek.

Historický vývoj vzniku legislativy v letectví je úzce spjat se samotným vznikem letectví. Začíná již v období před první světovou válkou. Prvním mezinárodním právním aktem mezinárodního leteckého práva se stala až Úmluva o úpravě letectví, která vzešla z Pařížské mírové konference v roce 1919. Hlavním obsahem tohoto dokumentu byl princip suverenity vzdušného prostoru, který se rozkládá nad územím jednotlivých států.

S rozvojem obchodní letecké přepravy bylo nutno právně definovat práva cestujících využívajících leteckou dopravu. Z tohoto důvodu byla ve Varšavě v roce 1926 sepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Odškodněním třetích osob při leteckých haváriích se zabývala úmluva z roku 1933, která byla podepsána v Římě. Následovala poté Úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři, která byla sepsána v Bruselu v roce 1938. Jako název těchto jednotlivých úmluv se vžilo označení podle města, ve kterém byly ratifikovány.

Požadavky, které reagovaly na zvyšující se množství letadel a bezpečnost letecké dopravy v průběhu druhé světové války vyvolaly potřebu přijetí nových pravidel v zabezpečení letecké dopravy. Pařížská úmluva už nebyla plně dostačující z důvodu rostoucí letecké dopravy, bylo ji potřeba nahradit zcela novým právním dokumentem. Na konci druhé světové války, byly zejména z iniciativy Spojených států amerických, sezvány do Chicaga státy vítězné koalice a některé další neutrální státy na mezinárodní konferenci o civilním letectví. Jednou z úmluv, které byly na této konferenci z roku 1944 ratifikovány, byla Úmluva o mezinárodním civilním letectví (neboli Chicagská úmluva), jež byla signována 38 státy včetně ČSR. Stala se tak základní právní normou sjednocující bezpečnost v civilním letectví.

Chicagská úmluva byla rozdělena na dvě části. První, která se týkala letového provozu, tedy zásady suverenity a svrchovanosti vzdušného prostoru jednotlivých států, a také norem pro provozování letů letadel a dalších činností v mezinárodním civilním letectví. Druhá část byla věnována de facto vzniku ICAO (International Civil Aviation Organization - Mezinárodní organizace pro civilní letectví), která vznikla na základě článku 43 této úmluvy. Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO je organizace přidružená k UN (United Nations – Organizace spojených národů) a jejím cílem je vytvoření pravidel letecké dopravy a mezinárodních norem a tímto zajistit zabezpečení letecké dopravy mezi přidruženými státy. K ICAO je v současnosti přidruženo 188 členských států a organizace vydala 18 základních annexů (příloh) k Chicagské úmluvě. Další organizací, která se zabývá sdružováním leteckých úřadů jednotlivých států, které uzavřely dohodu o vzájemné spolupráci při úpravách a zavádění společných postupů a leteckých předpisů je JAA. Tato organizace vydává předpisy se zkratkou JAR. Předpisy JAR podrobně specifikují požadavky vycházející z příloh ICAO, které se týkají jak výroby, oprav, provozu letadel, zdravotní způsobilosti, tak i výcviku pilotů a další letecké posádky.

ICAO vydalo k Chicagské úmluvě 18 příloh (tzv. Annexů). Jejich prostřednictvím se snaží o docílení co největší míry sjednocení legislativy v mezinárodním civilním letectví. Dodatky obsahují minimální požadavky, jejichž plnění je pro ICAO akceptovatelné. Jednotlivé členské státy si mohou tyto požadavky dále zpřísnit nebo upřesnit. Požadavky, jež jsou uvedeny v Annexech tak mají povahu standardů a doporučení. V České republice je Ministerstvem dopravy ČR vydávána řada národních leteckých předpisů řady "L". Problematika způsobilosti leteckého personálu a výcviku je

obsažena v Annexu 1 (v ČR předpis L1). Přesné požadavky na obsah výcviku, znalosti a dovednosti však byly zcela vypuštěny. Důvodem jejich vyřazení bylo zavedení jednotných evropských předpisů řady JAR.

Českou legislativou byly výše zmíněné annexy přijaty jako zákon č.49/1997 sbírky, které implementovalo naše Ministerstvo dopravy. Tyto annexy (označovány rovněž pod zkratkou L) se mimo jiné zabývají Způsobilostí leteckého personálu civilního letectví, uvedeno v annexu 1 (L1), neboli JAR-FCL 1.

3. Deskripce stavu platnosti JAR - FCL

3.1. JAR FCL

Předpisy řady JAR jsou materiály, které slouží ke sjednocení evropské letecké legislativy. Jejich obsah je závazný pro všechny členské státy Evropské unie i pro ostatní státy, které jsou členy JAA. Předpisy JAR se věnují všem tématům v letectví, od oblasti certifikace, výroby, údržby, provozu až po výcvik jak pozemního, tak i leteckého personálu, včetně ověřování jeho zdravotní způsobilosti. Otázkou způsobilosti členů leteckých posádek se zabývá řada FCL. Tyto předpisy blíže specifikují obsah Annexů vydaných ICAO. V ČR jsou platné 4 předpisy řady JAR-FCL. Jsou to tyto:

- JAR - FCL 1 – Způsobilost členů letových posádek (letouny)
- JAR - FCL 2 – Způsobilost členů letových posádek (vrtulníky)
- JAR - FCL 3 – Způsobilost členů letových posádek (lékařské vyšetření)
- JAR - FCL 4 – Způsobilost členů letových posádek (palubní inženýři)

Jako příklad ukázky skladby předpisu JAR-FCL můžeme uvést jeho část JAR - FCL 1, týkající se licencování členů letových posádek na letadlech. Tento předpis je rozdělen na několik částí, které se věnují jednotlivým pilotním licencím, třídním a typovým kvalifikacím, kvalifikaci instruktora a examinátora. Jsou v nich popsány veškeré obecné i konkrétní požadavky. Vymezuji teoretické znalosti a praktické dovednosti pilotů pro jednotlivé kvalifikace. Stanoveny jsou také způsoby testování těchto znalostí a způsoby jejich provádění. Za vydávání a aktualizaci legislativy v oblasti výcviku dopravních pilotů zodpovídá JAA Training Organization Hoofddorp v Nizozemí. Tato organizace, která původně patřila do struktury JAA, je nyní převedena pod ECAC (European Civil Aviation Conference - Evropská konference pro civilní letectví).

Předpisy JAR, stejně jako ostatní legislativní materiály, je nutné pravidelně doplňovat, aktualizovat a přizpůsobovat novým požadavkům. Z tohoto důvodu jsou vydávány Amendmenty (doplňky), které aktualizují znění a požadavky jednotlivých předpisů. Tyto doplňky jsou vydávány pomocí systému dokumentů NPA (Notice of Proposed Amendment - Oznámení navrhovaných změn), které mnohdy upravují či

doplňují více předpisů JAR současně. Pro změny předpisů série JAR-FCL se užívá značení NPA-FCL.

4. Deskripce změn v civilním letectví vyžadovaných Nařízením EU

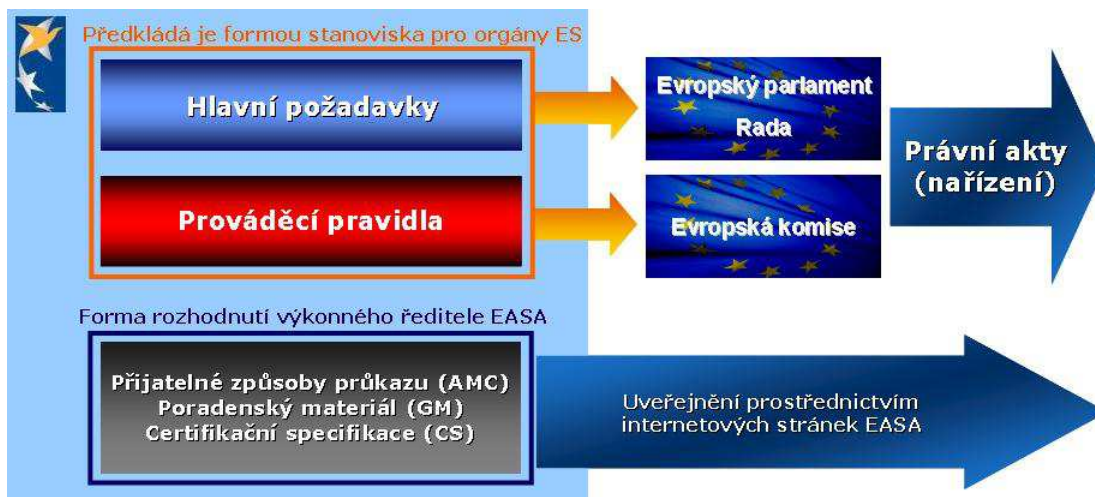
Podstatou všeho je tzv. základní nařízení 216/2008, kterým se mimo jiné vymezuje funkce a pravomoc EASA (European Aviation Safety Agency - Evropská agentura pro bezpečnost letectví). Hlavně proto, že jeho Příloha II jasně specifikuje, čeho se nová pravidla týkají. Odtud tedy například vychází skutečnost, že nová pravidla nijak neovlivňují provoz našich sportovních létajících zařízení (SLZ), tzv. „annexovaná“, tedy ultralehkých letounů, závěsných, motorových závěsných a padákových kluzáků, ultralehkých vírníků, ultralehkých vrtulníků a zejména letadla do roku výroby 1975 (L-40 „Meta Sokol, L-60 „Brigádýr“ a jiné.

4.1. Evropská agentura pro bezpečnost letectví

Dne 28. 9. 2003 byla nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 přijata společná pravidla v oblasti civilního letectví a Článkem 12 tohoto nařízení zřízena EASA. EASA je nápomocna Evropské komisi při přípravě opatření, která mají být přijata pro provedení nařízení č. 1592/2002. Výkonným ředitelem EASA byl dne 1. září 2003 jmenován Patrick Goudou. Sídlem EASA je od 3. listopadu 2004 Kolín nad Rýnem.

První oblastí činností, kterou se EASA zabývá od svého vzniku, je oblast certifikace, údržby a letové způsobilosti letadel pokrytá vydáním nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003 a oblast zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů, pokrytá vydáním nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003.

Od roku 2003 došlo ke dvěma rozšířením kompetencí EASA. První rozšíření (nařízením (ES) č. 216/2008) se týkalo oblasti způsobilosti leteckého personálu a leteckého provozu. V souvislosti s tím došlo i ke změně struktury prováděcích pravidel související s nárůstem regulovaných oblastí. Druhé rozšíření pokrývá oblasti (nařízením (ES) č. 1108/2009) uspořádání letového provozu/ letových navigačních služeb a letišť. Z důvodu zajištění jednotného uplatňování požadavků pro oblast civilního letectví v rámci EU zpracovává EASA jako společné standardy:



Obr. 5.1. Schéma Evropské legislativy

Nařízení ES/EU má obecnou platnost. Po vyhlášení v Úředním listu EU je závazné ve všech svých částech a bezprostředně použitelné (tj. přímo aplikovatelné) v každém členském státě. Nařízení má aplikační přednost před národními právními předpisy.

V souvislosti se vstupem České republiky do EU tato skutečnost pro české civilní letectví znamená, že od 1. května 2004 je v ČR povinné plnění požadavků nařízení týkajících se civilního letectví včetně prováděcích pravidel, která jsou uveřejňována jako jejich přílohy. Tato nařízení se tak stávají součástí právního řádu ČR. Platnost předpisů JAR se vstupem ČR do EU neruší, ale jejich použitelnost se, zejména v přechodových obdobích, řídí požadavky souvisejících nařízení EU.

4.2. Sjednocování legislativy

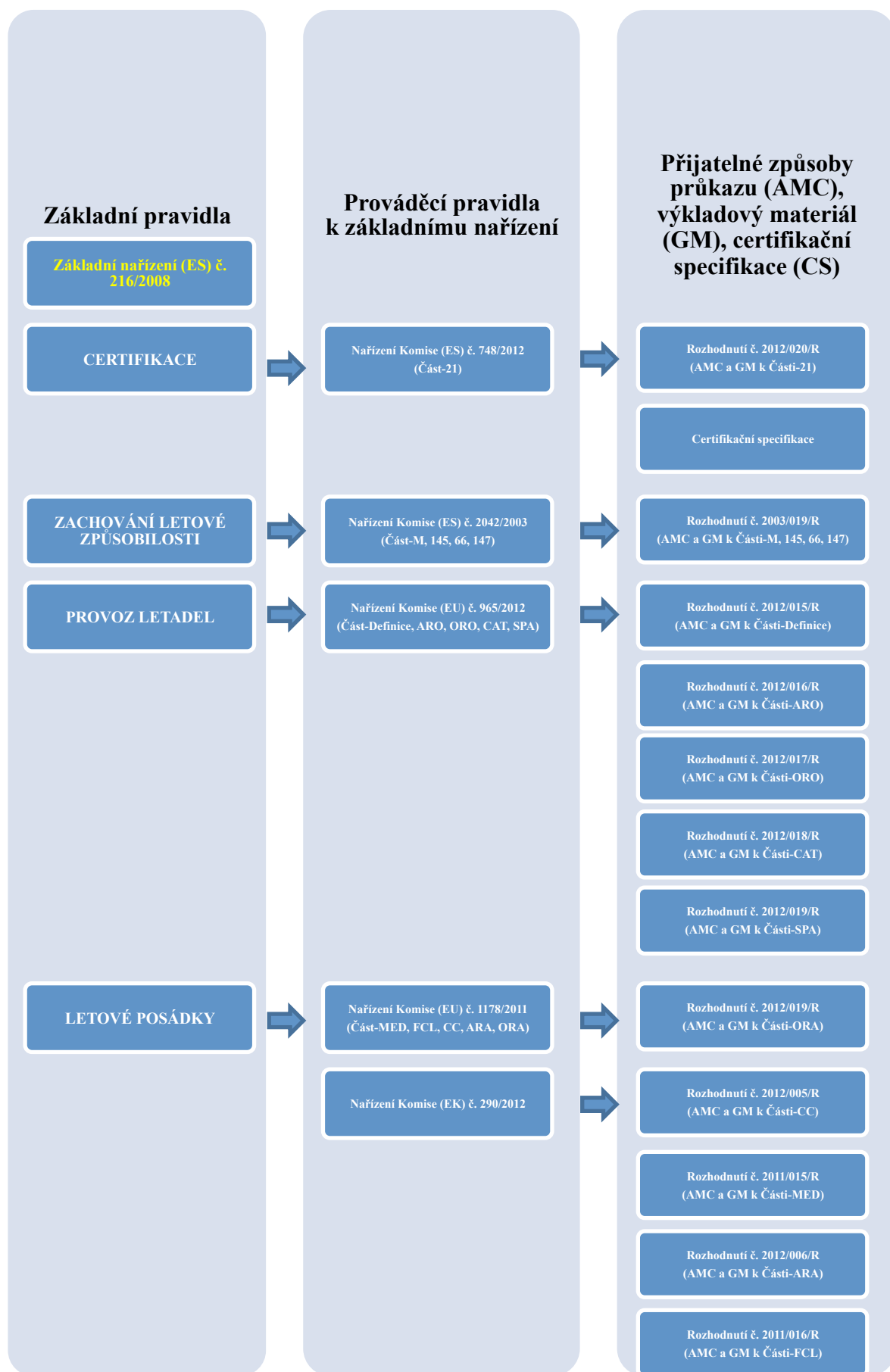
Den 19. březen 2008 se stal významným dnem pro oblast bezpečnosti civilního letectví. V tento den bylo v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. března 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Zatímco doposud působnost Evropské agentury pro bezpečnost letectví byla omezena na oblast projektování, výroby, údržby a provozu letadel a leteckých výrobků, tak nově nařízení rozšiřuje tuto věcnou působnost i na oblast leteckého provozu, osvědčování leteckého personálu, jakož i dohledu nad letadly ze třetích zemí (mimo EU).

Nařízení je přijímáno za účelem zajištění vysoké a jednotné úrovně ochrany evropských občanů přijetím společných bezpečnostních pravidel a opatření zajišťujících, že výrobky, osoby a organizace ve Společenství vyhovují těmto pravidlům a pravidlům přijatým k ochraně životního prostředí. To přispěje k usnadnění volného pohybu zboží, osob a organizací v rámci vnitřního trhu.

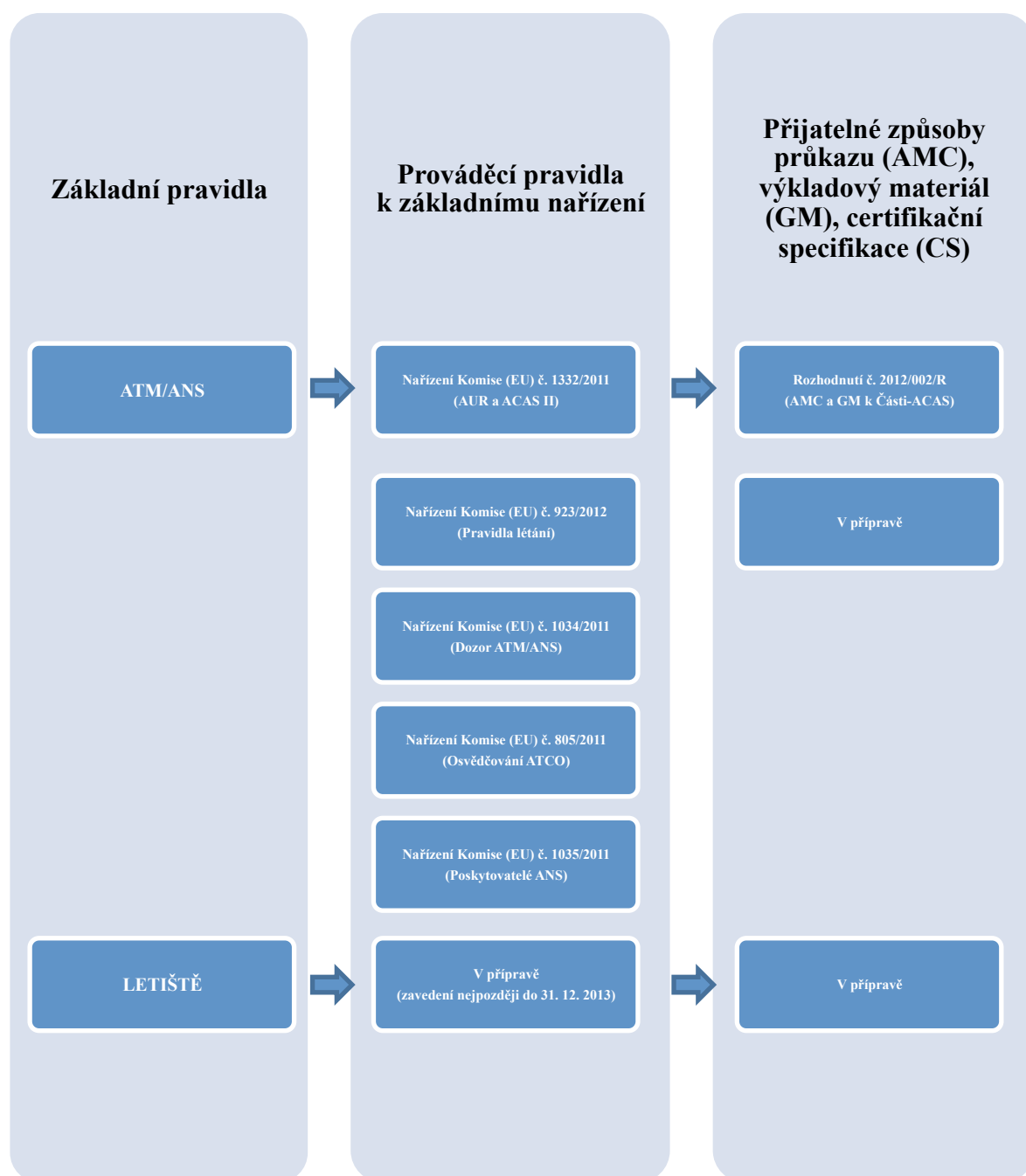
Dne 19. března 2008 došlo v Paříži při jednání generálních ředitelů civilního letectví členských států ECAC k dohodě o dalším osudu Sdružených leteckých úřadů. Bylo dohodnuto, že k formálnímu ukončení činnosti JAA, včetně JAA Liaison Office v Kolíně nad Rýnem (Německo), dojde k 30. červnu 2009 a bude pokračováno pouze v činnostech zabezpečovaných Training Organisation v Hoofddorpu (Nizozemí), která se stane přidruženým orgánem ECAC.

JAA jsou přidruženým orgánem ECAC a jsou reprezentovány řadou vnitrostátních leteckých úřadů těch evropských zemí (42 členů), které souhlasily se spoluprací na tvorbě a provádění společných předpisů a postupů v oblasti letecké bezpečnosti. Tato spolupráce má za cíl poskytnout vysokou a trvalou úroveň bezpečnosti a konkurenčního leteckého prostředí v Evropě.

Pro část osvědčení letových posádek je pak zásadní nařízení 1178/2011, resp. jeho novela a doplnění v nařízení 290/2012. Právě tato dvě nařízení obsahují dohromady sedm příloh, které se věnují jednotlivým oblastem osvědčování – licencování posádek, převod národních průkazů, převod průkazů získaných mimo EU, zdravotním způsobilostem a licencování leteckých lékařů, stevardů, leteckým úřadům a výcvikovým organizacím.



Obr. 5.2 Vertikální struktura legislativy



Obr. 5.3. Pokračování vertikální struktury legislativy

Celý problém tkví v tom, že nařízení 1178/2011, obsahující Přílohy I-IV, účinné od 8. dubna 2012, se v úředním věstníku objevilo teprve v listopadu roku 2011. Byla to nepřiměřeně krátká doba na provedení všech změn podle nových pravidel. A co hůř, jeho novela 290/2012, doplňující zbylé Přílohy V-VII, byla zveřejněna dokonce až 5. dubna 2012, tedy pouhé tři dny před plánovanou účinností.

Pozdního schválení všech pravidel a příliš krátké doby na jejich implementaci v členských státech si byli vědomi i bruselští úředníci. Proto ponechali jednotlivým státům jistý manévrovací prostor k uplatnění tzv. přechodných opatření. Jednoduše řečeno jde o odchylky od zmiňovaných nařízení, které se projevují zpravidla využitím možných odkladů účinnosti jednotlivých pravidel.

Právě zveřejnění přechodných opatření loni v dubnu zažehnalo největší povyk. Podle těchto přechodných opatření směla například Registrovaná zařízení fungovat ještě rok, tedy do 8. dubna 2013, až pak měl nastat jejich nenávratný skon.

Faktem ovšem je, že Úřad v březnu zaslal do sídla EASA nový seznam jednotlivých odchylek, tedy termínů, kdy Česká republika přijme nejzásadnější letecká evropská nařízení. Shrnutí stručně, až na výjimky přijme Česká republika veškerá nařízení 8. dubna 2013. Druhým dechem je však nutno dodat, že právě výjimky se týkají pro nás těch nejdůležitějších věcí, tedy s jakým papírem budeme létat, případně v jakých organizacích budeme cvičit nové piloty.

Ohledně průkazů a kvalifikací tedy platí, že národní průkazy pilotů letounů a vrtulníků je třeba vyměnit do 8. dubna 2014. Průkazy pilotů kluzáků a balónů (vydané dle souladu s ICAO) je třeba vyměnit do 8. dubna 2015. Do tohoto dne je třeba též převést všechny národní kvalifikace.

Co se týče výcvikových organizací, zde je situace trochu složitější. Současné FTO musí ze zákona od 8. dubna 2014 již splňovat požadavky dle Části ORA (Organisation Requirements for Aircrew – Požadavky organizace pro posádky letadel) – musí mít schválené nové příručky pro výcvik (kromě těch pro BPL (Balloon Pilot Licence – Průkaz způsobilosti pilota balonu), SPL (Sailplane Pilot Licence – Průkaz způsobilosti pilota kluzáku), LAPL (Light Aircraft Pilot Licence - Licence pilota lehkého letadla), PPL

(Private Pilot Licence - Průkaz způsobilosti soukromého pilota) a testovací lety), ovšem ještě nemusí nutně být schválenou organizací ATO. Certifikáty FTO (a také TRTO (Type Rating Training Organization – Organizace výcviku typové kvalifikace) mohou být platné až do 8. dubna 2017. Zástupci úřadu se ovšem vyslovili v tom smyslu, že budou-li FTO splňovat všechny náležitosti potřebné pro certifikaci ATO, bude jim tento certifikát udělen kdykoliv v mezidobí.

Registrovaná zařízení ze zákona končí 8. dubnem 2015. To je tedy nové datum, do kdy mohou registrovaná zařízení přijímat a cvičit žáky. Jedná se tedy o dvouletý posun v uplatnění tohoto nařízení oproti původnímu předpokladu. Po tomto dni však již budou moci tyto organizace dále poskytovat výcvik pouze jako ATO se schválenými provozními a výcvikovými příručkami. 8. duben 2015 též platí jako den, od kterého musejí mít veškeré výcvikové organizace schválené příručky pro výcviky BPL, SPL, LAPL a PPL podle nových regulí, pokud tyto výcviky chtějí poskytovat. Je také dnem, od kdy budou moci být v ČR zahájeny výcviky pro získání průkazu LAPL.

Medical Class neboli Osvědčení zdravotní způsobilosti, vydané podle předpisů JAR, jsou platné nejpozději do 8. dubna 2017. Do té doby by měl ÚLZ spolu s leteckými lékaři postupně obměnit všechna osvědčení za nová dle Části ARA (Authority Requirements for Aircrew – Požadavky úřadu pro posádky letadel). Stejný osud se bude týkat i pilotních průkazů vydaných podle předpisů JAR. Pro ně platí vůbec nejzazší dubnový termín v plejádě všech přechodných opatření – 8. duben 2018. Úřad však bude průkazy vyměňovat, při každé možné příležitosti, od získání nové kvalifikace přes změnu osobních údajů až po poničení licence, za nové dle vzoru v Části ARA.

V úvodu poslední části semináře, věnované právě Schváleným organizacím pro výcvik, totiž mimo jiné zaznělo, že úřad dosud neudělil žádné oprávnění ATO, ačkoliv již řadu žádostí obdržel. Jako pověstný kámen úrazu se dosud ukázal odstavec Části ORA ORA. GEN. 200 Systém řízení, kterému zatím žádný z žadatelů o certifikát ATO nevyhovoval do té míry, aby mu úřad ATO schválil. Hlavním důvodem je zejména nedostatečné zajištění bezpečnostních rizik.

Vzhledem k přibývajícimu počtu potenciálních žadatelů však úřad přislíbil, že na webových stránkách v nejbližších týdnech zveřejnění podrobnější návod, jak postupovat

při žádání o ATO, a dále také český překlad Přijatelných způsobů shody (Acceptable Means of Compliance – AMC) a Návodu (Guidance Material – GM) k Části ORA.

Je jasné, že dokud se nová pravidla zcela nezaběhnou a nezačnou naplno ovlivňovat staré zvyklosti, můžeme je jen těžko hodnotit. Vždy budou ti, kteří budou kritizovat rušení těch „starých dobrých“ registrovaných zařízení, kde to mnohdy funguje mnohem lépe než ve výcvikových organizacích FTO, i ti, kteří budou skálopevně tvrdit, že standardizace je nutná a prospěšná, byť vede k zátěži a ničí zaběhlé mechanismy.

Organizace pro výcvik pilotů – tzv. FTO mohou i nadále pokračovat ve výcvicích a zahajování výcviků nových, avšak jen do doby platnosti jejich stávajícího oprávnění. Poté musí splnit podmínky, které jsou vyžadovány pro ATO.

Očekává se, že tyto podklady budou k dispozici v řádech měsíců. Registrovaná zařízení proto nemohou postupně přejít na tuto novou výcvikovou organizaci a pravděpodobně budou muset omezit svoji činnost pouze na výcviky, které započaly před datem 8. Dubna 2012.

Tento schválený dokument Evropské komise umožňuje jednotlivým členským státům požádat o výjimku a odložit tak platnost tohoto nařízení. Česká republika tak učinila, ale bohužel doposud nebyla tato výjimka potvrzena. Navíc se pravděpodobně stejně nebude týkat možnosti prodloužit platnost registrovaných zařízení, která po 8. dubnu 2012 nebudou moci zahajovat nové výcviky.

Toto nařízení Evropské komise se významně dotkne všech registrovaných výcvikových zařízení v České republice ze dvou důvodů. Jedním je okamžité omezení činnosti po 8 dubnu tohoto roku a druhé, možná závažnější, že zavádí stejné nebo vyšší nároky na organizační strukturu a personál v nově zaváděných Schválených výcvikových organizacích (ATO), než mají současná FTO. To v praxi znamená, že nabídka výcviku se ze stávajících stovek organizací stane záležitostí několika desítek personálně, technicky a finančně zabezpečených výcvikových organizací, které budou schopny splnit poměrné náročné požadavky.

4.3. Stručný přehled změn

V této kapitole je proveden stručný přehled změn podle jednotlivých příloh.

Příloha I - Část FCL

Upravuje osvědčování pilotů, v zásadě nahrazuje předpisy JAR-FCL 1 a 2. Asi největším milníkem je vznik nového průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel – LAPL. Ten umožní vykonávat funkci velitele letadla v jednomotorových pístových letounech s maximální vzletovou hmotností do 2 000 kg, přičemž smí přepravovat nejvíce tři cestující. Analogicky k letadlům se to týká i vrtulníků a kluzáků. Držitelům licence PPL spolu s FI také nařízení umožní za úplaty poskytovat letový výcvik LAPL a PPL, a to i bez licence obchodního pilota CPL (Comercial Pilot Licence – Průkaz způsobilosti obchodního pilota).

Příloha II

Týká se národních průkazů, které nejsou v souladu s JAR – v ČR jsou to veškeré průkazy pilotů kluzáků a balónů, národní průkazy pilotů letounů a národní průkazy pilotů vrtulníků. ÚCL eviduje těchto průkazů asi 900, dosud byla na průkazy dle Části FCL převedena asi 1/3 z nich.

Příloha III

Týká se převodu průkazů získaných mimo EU. Předpis tedy stanovuje například podmínky převodu pilotních licencí získaných v USA.

Příloha IV – Část MED

Upravuje zdravotní způsobilost pilotů, tedy přesněji podmínky jejího získání. Tento předpis ruší dosavadní rozdělení leteckých lékařů a nahrazuje jej novým – od toho se odvíjí také nové pravomoci jednotlivých úrovní AME (Aviation Medical Examine – Určený letecký lékař). Za zmínku jistě stojí, že nově budou moci letečtí lékaři s příslušným osvědčením (AME s rozšířenou působností) vydávat zdravotní způsobilost 2. třídy a prodlužovat také zdravotní způsobilost 1. třídy. Vstupní vyšetření na 1. třídu zůstane nadále v kompetenci AMC (Aviation Medical Centre - Letecko - lékařské centrum) – v ČR je to Ústav leteckého zdravotnictví v Praze. Zajímavostí je, že například zdravotní nároky na získání nového průkazu LAPL, se ukazují jako mnohem nižší než ty, které v současnosti platí pro piloty SLZ, tedy teoreticky vzato nižší úroveň pilotního průkazu. ÚCL

v souvislosti s tím proto do budoucna plánuje úpravu legislativy tak, aby se zmírnily i zdravotní požadavky na piloty SLZ.

Příloha V – Část CC

Týká se kabinových posádek v obchodní letecké dopravě – tedy stevardů a stevardek.

Příloha VI – Část ARA

Se týká národních leteckých úřadů (ÚCL), jejich pravomocí, povinností a postupů.

Příloha VII – Část ORA

Týká se organizací pro výcvik pilotů a přináší razantní změnu do současného systému pilotních výcviků. Nově se počítá pouze s tzv. ATO. Fakticky tak zaniká současná praxe, kdy pilotní výcvik kromě Organizací pro výcvik pilotů (FTO) poskytovala také Registrovaná zařízení (RZ) s výrazně menšími povinnostmi ohledně personálu, administrativy a řízení.

4.4. Nařízení (EK) č. 1178/2011

Na základě nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví požadavky a postupy týkající se posádek v civilním letectví, budou k datu 8. dubna 2012 omezena práva pro výcvik pilotů v registrovaných zařízeních a od tohoto data budou moci pilotní výcvik poskytovat pouze FTO, kterým neskončila platnost jejich oprávnění.

Výcvik leteckého personálu po 8. dubnu 2012 budou moci vykonávat pouze tzv. Schválené výcvikové organizace - Approved Training Organisation (ATO). Registrovaným zařízením končí proto oprávnění k 8. dubnu 2012 a mají možnost do 8. dubna 2016 dokončit výcviky, které započaly před tímto datem. Po tomto datu však nemohou zahájit nové výcviky. Toto omezení se týká v tuto chvíli přibližně 150 organizací pro výcvik.

Od 8. dubna 2012 vstupuje v platnost nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 – příloha I (Part-FCL) schválené 3. listopadu 2011, které nahrazuje stávající předpisy JAR-FCL 1, 2 a 3, upravující způsobilost leteckého personálu.

Náběh platnosti nových pravidel se bude řídit podle následujících přechodných opatření:

Do 8. 4. 2015 ustanovení týkající se způsobilosti pilotů letadel s pohonem vzlaku, vzducholoď, balónů a kluzáků. Stávající průkazy pilotů kluzáků a balónů bude možno převádět na průkazy Part-FCL od dubna 2013. ÚCL je bude průběžně převádět na průkazy Part-FCL držitelům, kterým se změnilý osobní údaje, jejich průkaz byl zničen, poškozen, ztracen, odcizen, má zaplněné všechny řádky pro zápis kvalifikací, získali novou kvalifikaci, obnovili platnost kvalifikace nebo končí platnost celého průkazu. ÚCL doporučuje požádat o převod na průkaz Part-FCL držitelům, kteří hodlají létat na kluzácích nebo balónech zapsaných do leteckého rejstříku jiného státu. Platnost průkazů vydaných podle předpisu L 1 končí 8. 4. 2015 i v případě, že je na nich uvedena platnost průkazu nebo kvalifikací delší, než po tomto datu.

Do 8. 4. 2015 hlava B Part-FCL, tj. požadavky na LAPL a související osvědčení zdravotní způsobilosti (průkaz pilota lehkých letadel). Výcviky pro získání tohoto průkazu bude možno zahajovat v ATO po jejich schválení, a poté, co ÚCL zveřejní

příslušný postup. Stane se tak, jakmile ÚCL zpracuje ostatní potřebné dokumenty pro přechodné období.

Do 8. 4. 2015 požadavky kvalifikace Akrobacie, Vleky kluzáků a transparentů, Hory a Zkušební lety. Při výměně průkazů pilota vydaných podle L 1 nebo JAR-FCL za průkaz Part-FCL budou do těchto průkazů zapisovány výše uvedené kvalifikace podle převodních tabulek a příslušných postupů ÚCL. Kvalifikace PAR (výsadky), WRK (letecké práce v malé výšce), TST (zkušební lety kromě zkušebních letů prototypů letadel s MTOM nad 2t) a FFF (hašení požárů vrtulníkem s podvěsem) se do průkazů Part-FCL nezapisují. ÚCL žádá provozovatele leteckých prací, kteří využívají piloty s kvalifikacemi PAR, WRK, TST po údržbě letadla a pro prototypy s MTOM do 2t a FFF, co nejdříve změnit své provozní příručky tak, aby obsahovaly požadavky na kvalifikaci pilotů pro výše uvedené činnosti a administrativní postupy pro zápis těchto kvalifikací do zápisníku letů pilota. ÚCL neočekává, že v ČR budou zřízeny plochy mimo letiště pro vzlety a přistání letounů, pro které se vyžaduje, aby pilot měl kvalifikaci HORY, takže v ČR nebude ani možnost provádět výcvik pro získání této kvalifikace. Splní-li držitel průkazu pilota letounů vydaného v ČR požadavky na získání kvalifikace HORY v některém ze států EU, ÚCL mu tuto kvalifikaci do průkazu pilota zapíše.

Do 8. 4. 2014 národní průkazy pilota letounů a vrtulníků. Platnost národních průkazů pilotů letounů a vrtulníků (označeny „VYDÁNO V SOULADU S NORMAMI ICAO“ – *nikoliv JAR-FCL*) končí 8. 4. 2014 i v případě, že je na nich uvedena platnost průkazu nebo kvalifikace delší. ÚCL doporučuje výměnu národních průkazů za průkazy JAR-FCL (případně za Part-FCL) neodkládat a provést ji co nejdříve. Dosud je možno provádět výměnu těchto průkazů podle příslušných požadavků JAR-FCL a postupů CAA-ZLP-058 (letoun) a CAA-ZLP-059 (vrtulník). Od 8. 4. 2013 je nutno provádět výměnu těchto průkazů podle požadavků Přílohy II nařízení (EK) č. 1178/2011 a příslušného postupu ÚCL. Radionavigační let, který je požadován pro převod národního PPL na PPL dle JAR-FCL nebo Part-FCL, musí být v délce minimálně 1 hodiny letu.

Pozor: Držitel národního CPL/IR, který létá na vícepilotních letounech nebo vrtulnících, musí před převodem jeho průkazu na průkaz JAR-FCL 1 nebo Part-FCL absolvovat teoretickou zkoušku ATPL (Airline Transport Pilot Licence – Průkaz způsobilosti dopravního pilota).

Přijetí průkazů pilota vydaných třetími státy: Příloha III nařízení (EK) č. 1178/2011 bude uplatněna **od 8. 4. 2013**.

Požadavky na zdravotní způsobilost LAPL podle sekce 3 hlavy B přílohy IV (Part-MED) nařízení (EK) č. 1178/2011 budou uplatněny nejpozději **do 8. 4. 2015**.

Do 8. 4. 2018 se průkazy JAR-FCL pilota letounů a vrtulníků (označeny „VYDÁNO V SOULADU SE STANDARDY ICAO A JAR-FCL“) považují za průkazy Part-FCL. ÚCL je bude bez dalších požadavků průběžně měnit za průkazy Part-FCL držitelům, kterým se změnilý osobní údaje, jejich průkaz byl zničen, poškozen, ztracen, odcizen, má zaplněné všechny řádky pro zápis kvalifikací, získali novou kvalifikaci, obnovili platnost kvalifikace nebo končí platnost celého průkazu. Platnost průkazů JAR-FCL končí 8. 4. 2018 i v případě, že je na nich uvedena platnost průkazu nebo kvalifikace delší.

Osvědčení zdravotní způsobilosti vydaná podle JAR-FCL jsou považována za osvědčení zdravotní způsobilosti podle Part-MED. Musí být nahrazena osvědčeními zdravotní způsobilosti podle Part-MED nejpozději **do 8. 4. 2017**. Osvědčení zdravotní způsobilosti vydaná podle předpisu L 1 pro piloty kluzáků a balónů zůstávají v platnosti od doby na nich vyznačené, nejpozději však **do 8. 4. 2017**, kdy musí být nahrazena osvědčeními zdravotní způsobilosti vydanými podle Part-MED.

4.5. Nařízení (EK) č. 290/2012

Dne 8. 4. 2012 nabylo účinnosti nařízení (EK) č. 1178/2011 a 290/2012 a jejich přílohy. Jsou to tyto:

- I (Part-FCL)
- II (Převod národních průkazů pilota letounů a vrtulníků na Part-FCL)
- III (Průkazy pilota z 3. států)
- IV (Part-MED – Zdravotní způsobilost)
- V (Part CC – Palubní průvodčí)
- VI (Part-ARA – Požadavky na úřad)
- VII (Part-ORA – Požadavky na organizace)

Dále související AMC (Acceptable Means of Compliance - Přijatelné způsoby průkazu) a GM (Guidance Material - Poradenský materiál), které nahradí požadavky zákona o civilním letectví na způsobilost členů posádek, JAR-FCL, požadavky předpisu L 1 na způsobilost členů posádek a související informační letecké oběžníky a postupy ÚCL.

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a vysvětlující materiál (GM)

Rozhodnutí výkonného ředitele EASA

2011/015/R	22. 12. 2011	Část-MED (Medical – Zdravotní způsobilost)
2011/016/R	22. 12. 2011	Část-FCL (Flight Crew Licence – Licencování posádek)
2012/005/R	20. 4. 2012	Část-CC (Cabin Crew – Palubní Personál)
2012/006/R	20. 4. 2012	Část-ARA (Authority – Úřad)
2012/007/R	20. 4. 2012	Část-ORA (Organizations – Výcvikové organizace)

Přílohy V až VII (Part-CC, Part-ARA a Part-ORA) budou uplatněny **od 8. 4. 2013**.

Požadavky na identifikaci a vyhodnocení rizik a řízení bezpečnosti podle ORA. GEN. 200 (a) (3) budou uplatněny nejpozději **do 8. 4. 2014**.

Výcvikové organizace pro piloty schválené **před 8. 4. 2013** podle JAR-FCL musí **do 8. 4. 2014** splňovat všechny požadavky Part-ORA a Part-FCL.

Požadavky na schválené organizace pro výcvik nesplňující JAR podle Part-ARA a Part-ORA budou uplatněny nejpozději **do 8. 4. 2014**.

Požadavky na palubní průvodčí působící v obchodním provozu vrtulníků podle Part-CC budou uplatněny nejpozději **do 8. 4. 2013**.

Požadavky Part-ARA a Part-ORA na výcvikové organizace pro výcvik LAPL, PPL, BPL a SPL budou uplatněny nejpozději **do 8. 4. 2015**. Uvedené výcviky mimo schválená ATO musí být zahajovány tak, aby byly ukončeny nejpozději **do 8. 4. 2015**.

Požadavky Part-ARA a Part-ORA na výcvikové organizace pro výcvik zkušebních letů budou uplatněny nejpozději **do 8. 4. 2015**.

Platnost certifikátu o absolvování kurzu teorie. Certifikáty o absolvování kurzu teoretické výuky ATPL, CPL, IR a PPL mají podle JAR-FCL časově neomezenou platnost. Dle Part-FCL mají tyto certifikáty platnost 1 rok. Do té doby musí uchazeč zahájit příslušnou teoretickou zkoušku nebo před později zahájenou zkouškou absolvovat opakovací kurz teoretické výuky, jehož rozsah stanoví ATO. Z tohoto pohledu se na certifikáty vydané podle JAR-FCL **do 8. 4. 2013** bude nahlížet, jako kdyby byly **vydané 8. 4. 2013**, čili jejich držitel musí zahájit příslušnou teoretickou zkoušku **do 8. 4. 2014** nebo absolvovat opakovací kurz teoretické výuky, jehož rozsah stanoví ATO.

Žádosti o nová registrovaná zařízení pro výcvik PPL, FTO a TRTO už ÚCL nepřijímá.

8. 4. 2013	8. 4. 2014	8. 4. 2015	8. 4. 2016	8. 4. 2017
	Uplatnění Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII Aircrew Regulation kromě dále uvedených výjimek:			
Převod národních průkazů pilotů letounů a vrtulníků na průkazy JAR/Part-FCL	Národní průkazy pilotů letounů a vrtulníků už neplatí			
ÚCL schvaluje příslušné příručky, provádí audity	FTO / TRTO / AeMC: splňují požadavky Part-ARA/ORA včetně ORA. GEN. 200(a)(3) řízení rizik			
Netýká se ČR	Výcvikové organizace jiné než dle JAR: splňují požadavky Part-ORA			
Převody průkazů pilota kluzáků a balónů Převody národních kvalifikací	Průkazy pilota balónů a kluzáků ICAO a národní kvalifikace jsou už neplatné			
ÚCL schvaluje příslušné příručky, provádí audity	ATO pro LAPL, PPL, BPL, SPL: ATO pro zkušební lety: splňují Part-ARA/ORA			
Příprava a vydávání požadovaných dokumentů	CC. GEN. 030 dokumenty a jejich uchovávání			
Konec platnosti:	výcviky ne-JAR-FCL zahájené dříve			
	průkazy JAA pilotů letounů a vrtulníků (až 2018)			
	Osvědčení zdravotní způsobilosti jiná než Part-ARA			
	Osvědčení AME jiná než Part-ARA			
	Osvědčení AeMC jiná než Part-ARA			
	Osvědčení FTO a TRTO			
	Osvědčení FSTD jiná než Part-ARA			
	Atestáty CC dle EU-OPS			

Tab. 5.1. Časové schéma přechodných opatření

Na základě vstupu v platnost nové legislativy EU došlo v roce 2012 ke změnám pravidel pro vydávání průkazů způsobilosti a zdravotní způsobilosti posádek v civilním letectví.

Nové požadavky jsou stanoveny nařízením Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. Toto nařízení stanoví prováděcí pravidla pro:

- kvalifikace pro průkazy způsobilosti pilotů, podmínky pro vydávání, zachování, změny, omezování, pozastavení nebo zrušení platnosti průkazů způsobilosti, výsadní práva a povinnosti držitelů průkazů způsobilosti, podmínky pro změnu stávajících vnitrostátních průkazů způsobilosti pilota a vnitrostátních průkazů způsobilosti palubního technika na průkaz způsobilosti pilota, jakož i podmínky pro přijímání průkazů způsobilosti ze třetích zemí;
- osvědčování osob odpovědných za poskytování leteckého výcviku či výcviku letové simulace nebo osob odpovědných za posuzování dovedností pilotů;
- osvědčení zdravotní způsobilosti pro piloty, podmínky pro vydávání, zachování, změny, omezování, pozastavení nebo zrušení osvědčení zdravotní způsobilosti, výsadní práva a povinnosti držitelů osvědčení zdravotní způsobilosti, jakož i podmínky pro změnu stávajících vnitrostátních osvědčení zdravotní způsobilosti na běžně uznávaná osvědčení zdravotní způsobilosti;
- osvědčování leteckých lékařů, jakož i podmínky, za nichž všeobecní lékaři mohou zastávat funkci leteckých lékařů
- periodické lékařské prohlídky palubních průvodčích, jakož i kvalifikaci osob odpovědných za uvedené prohlídky.

Oblast působnosti prováděcích pravidel pro posádky v civilním letectví byla rozšířena nařízením Komise (EU) č. 290/2012 ze dne 30. března 2012, kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

Touto změnou se stanovují pravidla pro kvalifikaci a související osvědčení palubních průvodčích. Zároveň se nařízení (EU) č. 1178/2011 mění tak, aby zahrnovalo

systémy správy a řízení příslušných úřadů a organizací. Doplňují se následující nové přílohy:

- Příloha V - Kvalifikace palubních průvodčích v obchodní letecké dopravě (Část-CC);
- Příloha VI - Požadavky úřadu pro posádky letadel (Část-ARA);
- Příloha VII - Požadavky organizace pro posádky letadel (Část-ORA).

Prováděcí pravidla pro posádky v civilním letectví

8. dubna 2012 - od tohoto data jsou použitelná nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 a nařízení Komise (EU) č. 290/2012.

8. dubna 2013 - nejpozději do tohoto data musí být vydána osvědčení palubním průvodčím zapojeným do provozu vrtulníků v obchodní letecké dopravě dle formátu stanoveném v Části-ARA.

8. dubna 2014 nejpozději do tohoto data musí:

- organizace pro výcvik pilotů upravit své systémy řízení, programy výcviku, postupy a příručky tak, aby byly v souladu s Částí-ORA;
- letecká zdravotní střediska upravit své systémy řízení, programy výcviku, postupy a příručky tak, aby byly v souladu s Částí-ORA.

8. dubna 2017- nejpozději do tohoto data musí být:

- nahrazena osvědčení zdravotní způsobilosti pilota a osvědčení leteckých lékařů osvědčeními vydanými podle formátu stanoveného v Části-ARA (osvědčení zdravotní způsobilosti pilota a osvědčení leteckých lékařů vydaná podle společných leteckých předpisů, jež byla vydána či uznána členským státem před 8. dubnem 2012, se považují za osvědčení vydaná v souladu s novými prováděcími pravidly);
Poznámka: Osvědčení zdravotní způsobilosti pilota a osvědčení leteckých lékařů, která nejsou v souladu se společnými leteckými předpisy, vydaná členským státem před datem použitelnosti tohoto nařízení zůstávají v platnosti až do data prodloužení jejich platnosti nebo do 8. dubna 2017, podle toho, které datum nastane první.

- nahrazena osvědčení organizací pro výcvik vydaná nebo uznaná před 8. dubnem 2012 v souladu s předpisy JAR (tato osvědčení jsou považována za vydaná podle nových prováděcích pravidel) osvědčeními vydanými podle formátu stanoveného Části-ARA;
- nahrazena osvědčení o způsobilosti FSTD vydaná nebo uznaná před 8. dubnem 2012 v souladu s předpisy JAR (tato osvědčení jsou považována za vydaná podle nových prováděcích pravidel) osvědčeními vydanými podle formátu stanoveného Části-ARA;
- nahrazena oprávnění leteckých zdravotních středisek vydaná nebo uznaná před 8. dubnem 2012 v souladu s předpisy JAR (tato osvědčení jsou považována za vydaná podle nových prováděcích pravidel) osvědčeními vydanými podle formátu stanoveného Části-ARA;
- nahrazena osvědčení o bezpečnostním výcviku vydaná v souladu s EU-OPS osvědčeními palubních průvodčích, která odpovídají formátu stanovenému v Části-ARA.

8. dubna 2018 - nejpozději do tohoto data musí být:

- nahrazeny průkazy způsobilosti pilotů vydané před 8. dubnem 2012 v souladu s předpisy JAR (tyto průkazy jsou považovány za průkazy vydané podle Části-FCL) průkazy vydanými podle formátu stanoveného Části-ARA;

Do 8. dubna 2013 nebude ČR aplikovat:

- ustanovení příloh V-VII;
- požadavky ustanovení ORA. GEN. 200 (a)(3), přílohy VII.

Do 8. dubna 2014 nebude ČR aplikovat:

- ustanovení přílohy II vztahující se k převodu průkazů způsobilosti pro letouny a vrtulníky, které nejsou v souladu s požadavky JAR;
- ustanovení přílohy VI a VII pro schválené organizace pro výcvik a letecká zdravotní střediska, které nesplňují požadavky JAR.

Do 8. dubna 2015 nebude ČR aplikovat:

- ustanovení týkající se průkazů způsobilosti pilota letadel s pohonem vztlaku, vzducholodí, balónů a kluzáků;

- ustanovení Hlavy B, Části-FCL(LAPL);
- ustanovení článků FCL.800 (kvalifikace pro akrobatické lety), FCL.805 (kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů), FCL.815 (kvalifikace pro lety v noci) a FCL.820 (kvalifikace pro lety v horském terénu);
- ustanovení oddílu 3 hlavy B přílohy IV (zvláštní požadavky na osvědčení zdravotní způsobilosti pro průkaz LAPL)
- požadavky ustanovení CC. GEN. 030 (Část-CC);
- ustanovení přílohy VI a VII pro organizace pro výcvik provádějící pouze výcvik k získání průkazu LAPL, PPL, BPL a SPL;
- ustanovení přílohy VI a VII pro organizace pro výcvik provádějící výcvik pro kvalifikace pro zkušební lety podle FCL.820.

5. Analýza dopadů implementace tohoto nařízení

Na základě změn předpisu JAR FCL-1 na nové podmínky dle NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 pojmenované zjednodušeně PART FCL-1, dochází k mnoha úpravám v činnosti a dokumentaci leteckých škol, které provádějí teoretickou výuku nebo praktický letecký výcvik.

Pro upřesnění samotného nařízení je vydáno ROZHODNUTÍ č. 2012/007/R VÝKONNÉHO ŘEDITELE EVROPSKÉ AGENTURY ze dne 19. dubna 2012 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 „Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-ORA“, to upřesňuje všechny důležité informace potřebné pro tvorbu nových příruček a postupů.

V praktickém výcviku není podle nového předpisu možné poskytovat výcvik pro létání v NOCI v rámci výcviku PPL. Následkem je další zvýšení ceny pro budoucího letce. Opět dochází k celkovému přepracování všech příruček podle nových požadavků

Letecké školy jsou nově rozděleny na nesložitě a složité organizace. Podle toho musí vytvořit nový systém pro bezpečnost výcviku. U nesložitých organizací je to zjednodušený systém řízení rizik. U složitých organizací se jedná o vytvoření celého systému řízení bezpečnosti. To opět povede ke zvýšení nákladů na personál a tvorbu potřebných materiálů a příruček a hlavně hromadu práce pro prvotní pojmenování rizik a poději neustálou aktualizaci systému na základě dalších a dalších zjištění.

5.1. Nesložité organizace

Řízení bezpečnostních rizik může být vykonáváno pomocí kontrolních seznamů nebezpečí nebo jiných podobných nástrojů či procesů řízení rizik, které jsou integrovány do činností organizace. Organizace by měla řídit bezpečnostní rizika v souvislosti se změnou. Řízení změny by mělo být zdokumentovaným procesem, který identifikuje vnější a vnitřní změny, které mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost. Mělo by využívat stávajících postupů organizace pro identifikaci nebezpečí, posouzení rizik a jejich zmírňování. Organizace by měla určit osobu, která bude plnit úlohu vedoucího bezpečnosti a bude zodpovídat za koordinaci systému řízení bezpečnosti. Touto osobou může být odpovědný vedoucí nebo osoba s provozní úlohou v organizaci.

Za nesložité výcvikové organizace by měly být považovány následující organizace:

- schválené organizace pro výcvik (ATO), které poskytují pouze výcvik za účelem získání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL), průkazu způsobilosti soukromého pilota (PPL), průkazu způsobilosti pilota kluzáků (SPL) nebo průkazu způsobilosti pilota balónů (BPL) a souvisejících kvalifikací a osvědčení;
- Letecko - lékařská centra (AeMC).

5.2. Složitě organizace

Systém řízení organizace by měl pokrýt bezpečnost začleněním vedoucího bezpečnosti a Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti do organizační struktury. Vedoucí bezpečnosti by měl hrát roli kontaktní osoby a měl by zodpovídat za vývoj, administraci a údržbu účinného systému řízení bezpečnosti.

Funkcí vedoucího bezpečnosti by mělo být:

- usnadňovat identifikace nebezpečí a analýzu a řízení rizik
- sledovat zavádění opatření pro zmírnění rizik podle akčního plánu bezpečnosti;
- podávat pravidelná hlášení o výkonnosti systému řízení bezpečnosti;
- zajišťovat vedení dokumentace o řízení bezpečnosti;
- zajišťovat dostupnost výcviku řízení bezpečnosti a jeho přijatelnou úroveň;
- poskytovat poradenství v oblasti bezpečnosti;
- zajišťovat zahájení a následnou reakci na interní vyšetřování událostí/nehod.

Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti

Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti by měl být komisí na vysoké úrovni, která bude zvažovat otázky strategické bezpečnosti v rámci podpory odpovědnosti odpovědného vedoucího v oblasti bezpečnosti. Výboru by měl předsedat odpovědný vedoucí a měl by být složen z vedoucích jednotlivých funkčních oblastí.

Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti by měl sledovat:

- výkonnost systému řízení bezpečnosti ve vztahu s bezpečnostní politikou a cíli;
- zda jsou včas přijímána všechna potřebná nápravná opatření;
- efektivitu procesů řízení bezpečnosti organizace.

Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti by měl zajistit, aby pro dosažení stanovené výkonnosti systému řízení bezpečnosti byly přiděleny odpovídající prostředky. Jednání Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti se může účastnit vedoucí bezpečnosti nebo jiná vhodná osoba. Následně může odpovědnému vedoucímu podle potřeby sdělovat veškeré informace, které mu umožní rozhodování na základě údajů o bezpečnosti.

Akční skupina pro bezpečnost

Akční skupina pro bezpečnost může být ustavena jako stálá skupina nebo jako skupina adhoc, která bude pomáhat Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti nebo jednat jejím jménem. V závislosti na rozsahu potřebných úkolů a konkrétní odbornosti může být ustavena více než jedna akční skupina pro bezpečnost. Akční skupina pro bezpečnost by měla podávat hlášení a přijímat strategické pokyny od Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti a měla by se skládat z vedoucích, kontrolorů a personálu z provozních oblastí.

Akční skupina pro bezpečnost by měla:

- sledovat provozní bezpečnost;
- řešit identifikovaná rizika;
- hodnotit dopad provozních změn na bezpečnost;
- zajistit, aby bezpečnostní opatření byla zaváděna v dohodnutých časových rámcích.

Akční skupina pro bezpečnost by měla přezkoumávat efektivitu předchozích bezpečnostních doporučení a podpory bezpečnosti.

Politika bezpečnosti

Politika bezpečnosti by měla:

- být podporována odpovědným vedoucím;
- odrážet závazky ohledně bezpečnosti a jejího proaktivního a systematického řízení;
- být sdělována – s náležitou podporou – napříč organizací; a
- zahrnovat zásady bezpečnostních hlášení.

Politika bezpečnosti by měla zahrnovat závazek:

- ke zlepšování směrem k nejvyšším standardům bezpečnosti;
- k dodržování veškeré platné legislativy, plnění všech platných standardů a zohledňování osvědčených postupů;
- k poskytování odpovídajících zdrojů;
- k vynucování bezpečnosti jako primární zodpovědnosti všech vedoucích; a
- neobviňovat někoho za hlášení něčeho, co by jinak nebyl odhaleno.

Vyšší vedení by mělo:

- průběžně prosazovat politiku bezpečnosti u veškerého personálu a demonstrovat vlastní odhodlání tuto politiku dodržovat;

- poskytovat nezbytné lidské a finanční zdroje pro její zavádění; a
- stanovit bezpečnostní cíle a standardy výkonnosti.

Řízení bezpečnostních rizik

Procesy identifikace nebezpečí

Reaktivní a proaktivní schémata identifikace nebezpečí by měla být formálními prostředky pro sběr, záznam, analýzu, reakci a generování zpětné vazby ohledně nebezpečí a souvisejících rizik, která ovlivňují provozní činnosti organizace. Všechny systémy hlášení, včetně systémů důvěrného hlášení, by měly zahrnovat proces účinné zpětné vazby.

Procesy hodnocení a zmírňování rizik

Měl by být vytvořen a udržován formální proces řízení rizik, který zajistí analýzu (ve smyslu pravděpodobnosti a závažnosti události), posouzení (ve smyslu přípustnosti) a řízení (ve smyslu zmírňování) rizik na přijatelnou úroveň. Měly by být určeny úrovně vedení, které mají pravomoc rozhodovat o přípustnosti bezpečnostních rizik.

Interní bezpečnostní vyšetřování

Rozsah interních bezpečnostních vyšetřování by měl překračovat rozsah událostí, které musí být hlášeny příslušnému úřadu.

Sledování a měření výkonnosti systému řízení bezpečnosti

Sledování a měření výkonnosti systému řízení bezpečnosti by mělo být procesem, kterým je ověřována výkonnost systému řízení bezpečnosti organizace v porovnání s politikou a cíli bezpečnosti. Tento proces by měl zahrnovat:

- bezpečnostní hlášení
- bezpečnostní studie, tj. poměrně rozsáhlé analýzy zahrnující široké spektrum bezpečnostních problémů
- přezkoumávání bezpečnosti včetně přezkoumávání trendů, které by měly být prováděny při zavádění a nasazování nových technologií, změně nebo zavádění postupů nebo v situacích strukturálních změn provozu
- audity bezpečnosti zaměřující se na integritu systému řízení organizace a pravidelné hodnocení stavu opatření pro řízení bezpečnostních rizik

- průzkumy bezpečnosti zkoumající jednotlivé prvky nebo postupy specifického provozu, jako jsou problémové oblasti nebo slabá místa každodenního provozu, postřehy a názory provozního personálu a oblasti neshody nebo nedorozumění.

Řízení změn

Organizace by měla řídit bezpečnostní rizika v souvislosti se změnou. Řízení změny by mělo být zdokumentovaným procesem, který identifikuje vnější a vnitřní změny, které mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost. Mělo by využívat stávajících postupů organizace pro identifikaci nebezpečí, posouzení rizik a jejich zmírňování.

Průběžné zlepšování

Organizace by měla průběžně usilovat o zlepšení výkonnosti systému řízení bezpečnosti. Průběžného zlepšování by mělo být dosahováno pomocí:

- proaktivního a reaktivního hodnocení zařízení, vybavení, dokumentace a postupů prostřednictvím bezpečnostních auditů a průzkumů;
- proaktivního hodnocení výkonnosti jednotlivců za účelem ověření plnění jejich bezpečnostních povinností;
- reaktivních hodnocení za účelem ověření efektivity systému řízení a zmírňování rizik.

Plán reakce v případě nouze

Měl by být stanoven ERP (Emergency Response Plan - Plán reakce v případě nouze), který určuje činnosti, které mají provést organizace nebo určené jednotlivci v případě nouze. ERP by měl odrážet velikost, povahu a složitost činností prováděných organizací.

ERP by měl zajišťovat:

- řádný a bezpečný přechod z normálního na nouzový provoz;
- bezpečné pokračování provozu nebo návrat k normálnímu provozu v nejkratší možné době;
- koordinaci s plány reakce v případě nouze ostatních organizací, je-li to vhodné.

Schéma interního hlášení událostí

Konečným účelem schématu je využít hlášených informací ke zlepšení úrovně výkonnosti systému řízení bezpečnosti organizace, nikoliv určování viny.

Cíle schématu jsou:

- umožnit posouzení bezpečnostních dopadů každého relevantního incidentu nebo nehody včetně předchozích obdobných událostí, aby bylo možné zahájit případná nezbytná opatření
- zajistit šíření znalostí o relevantních incidentech a nehodách a umožnit tak, aby se z nich mohly poučit ostatní osoby a organizace.

Schéma je neodmyslitelnou součástí celkové sledovací funkce a je doplňkem ke každodenním procesům a systémům „řízení“ a jeho cílem není duplikovat nebo nahrazovat kterékoliv z nich. Schéma je nástrojem pro identifikaci těch případů, u kterých rutinní postupy selhaly. Všechna hlášení událostí, které byly osobou podávající hlášení shledány za hodné nahlášení, by měly být uchovány, protože důležitost takových hlášení se může projevit až později

Příručka pro řízení bezpečnosti

SMM (Safety Management Manual - Příručka pro řízení bezpečnosti) by měla být klíčovým nástrojem pro sdělování přístupu k bezpečnosti v rámci celé organizace. SMM by měla dokumentovat všechny stránky řízení bezpečnosti včetně politiky, cílů, postupů a individuálních odpovědností v oblasti bezpečnosti.

Obsah příručky pro řízení bezpečnosti by měl zahrnovat všechny následující položky:

- rozsah systému řízení bezpečnosti;
- politiku a cíle bezpečnosti;
- rozsah odpovědnosti odpovědného vedoucího v oblasti bezpečnosti;
- odpovědnosti klíčového bezpečnostního personálu v oblasti bezpečnosti;
- postupy pro řízení dokumentace;
- schémata identifikace nebezpečí a řízení rizik;
- plánování bezpečnostních opatření;
- sledování výkonnosti systému řízení bezpečnosti;
- vyšetřování a hlášení incidentů;
- plánování reakce v případě nouze;

- řízení změn (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);
- podpora bezpečnosti.

SMM může být obsažena v jedné z příruček organizace.

Systém řízení podle ORA. GEN. 200 (a)(3)

Sledování shody

Zavedení a použití sledování shody by mělo umožnit organizaci sledovat shodu s požadavky. Organizace by měla specifikovat základní strukturu funkce sledování shody, která bude uplatněna na prováděné činnosti. Funkce sledování shody by měla být strukturována podle velikosti organizace a složitosti sledovaných činností. Organizace by měla sledovat shodu s postupy, které navrhla pro zajištění bezpečnosti činností. Při tom by měla – jako minimum a dle vhodnosti – sledovat:

- práva organizace;
- příručky, deníky a záznamy;
- standardy výcviku;
- postupy a příručky systému řízení.

Uspořádání organizace

Aby bylo zajištěno, že organizace i nadále plní požadavky této a dalších použitelných Částí, měl by odpovědný vedoucí jmenovat vedoucího sledování shody. Úlohou vedoucího sledování shody je zajistit, aby u činností organizace byla sledována shoda s platnými předpisovými požadavky a všemi dalšími požadavky, které jsou stanoveny organizací, a aby tyto činnosti byly řádně prováděny pod dohledem příslušného vedoucího funkční oblasti.

Vedoucí sledování shody by měl zodpovídat za zajištění řádného provedení programu sledování shody, jeho udržování, průběžné přezkoumávání a zlepšování. Vedoucí sledování shody by měl:

- mít přímý přístup k odpovědnému vedoucímu;
- být schopen prokázat náležitě znalosti, vzdělání a odpovídající zkušenosti související s činnostmi organizace; včetně znalostí a zkušeností se sledováním shody; a

- mít přímý přístup do všech částí organizace, a v případě potřeby i do smluvních organizací.

V případě nesložitých organizací může být tento úkol vykonáván odpovědným vedoucím za předpokladu, že prokázal náležitou požadovanou způsobilost. V případě, že jedna osoba vykonává funkci vedoucího sledování shody a vedoucího bezpečnosti, měl by odpovědný vedoucí, s přihlédnutím ke své přímé odpovědnosti za bezpečnost, zajistit přidělení dostatečných zdrojů pro obě funkce, přičemž by měl zohlednit velikost organizace a povahu a složitost jejích činností.

Nezávislost funkce sledování shody by měla být zajištěna tak, že audity a kontroly jsou prováděny personálem, který nezodpovídá za právě auditovanou funkci, postup či výrobky.

Dokumentace sledování shody

Dokumentace by měla zahrnovat související části dokumentace systému řízení organizace. Tato dokumentace by navíc měla obsahovat následující:

- terminologii;
- specifikované normy činností;
- popis organizace;
- rozdělení povinností a odpovědností;
- postupy pro zajištění shody s předpisovými požadavky;
- program sledování shody odrážející:
 - rozvrh programu sledování;
 - postupy auditu;
 - postupy hlášení;
 - postupy pro následné kroky a nápravná opatření;
 - systém vedení záznamů
- osnovu výcviku;
- řízení dokumentů.

Výcvik

Správný a důkladný výcvik je nezbytný pro optimalizaci shody v každé organizaci. Pro dosažení podstatných výsledků takového výcviku by organizace měla zajistit, aby veškerý personál chápal cíle stanovené v dokumentaci systému řízení organizace.

Ti, kteří jsou zodpovědní za řízení funkce sledování shody, by měli obdržet výcvik v plnění tohoto úkolu. Takový výcvik by měl pokrývat požadavky na sledování shody, příručky a postupy související s tímto úkolem, techniky provádění auditu, podávání hlášení a vedení záznamů.

Měl by být zajištěn dostatek času pro výcvik veškerého personálu zapojeného do řízení shody a pro poučení ostatního personálu.

Přidělování času a zdrojů by se mělo řídit objemem a složitostí dotčených činností. Typické oblasti zaměření auditů a kontrol sledování shody u schválených organizací pro výcvik (ATO) by měly být:

- zařízení;
- skutečný letový a pozemní výcvik;
- technické normy.

ATO by měly sledovat shodu s příručkami pro výcvik a provozními příručkami, které navrhly pro zajištění bezpečného a efektivního výcviku. Při tom by měly, kde je to vhodné, navíc sledovat následující:

- výcvikové postupy;
- letovou bezpečnost;
- omezení letové doby a doby služby, požadavky na odpočinek a plánování pracovní doby;
- rozhraní mezi údržbou/provozem letadla.

Audit a kontrola

„Audit“ znamená systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces pro získání důkazu a jejich objektivní zhodnocení za účelem stanovení míry plnění požadavků.

„Kontrola“ je nezávislým a zdokumentovaným hodnocením shody pozorováním a posouzením, které může být doprovázeno vhodným měřením, zkoušením nebo vyhodnocením za účelem ověření shody s platnými požadavky.

Velikost a složitost organizace

Organizace by měla být považována za složitou, pokud má pracovní sílu odpovídající více než ekvivalentu 20 zaměstnanců na plný pracovní úvazek, která je zapojena do činností podléhajících nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcím pravidlům. Organizace s personálem zapojeným do činností podléhajících nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcím pravidlům do ekvivalentu 20 zaměstnanců na plný pracovní úvazek mohou být taktéž považovány za složité na základě posouzení následujících činitelů:

- z pohledu složitosti – míra a škála dodavatelsky zajišťovaných činností podléhajících schválení;
- z pohledu rizikovosti – zda je přítomno něco z následujícího:
 - provoz vyžadující následující zvláštní oprávnění: provoz s využitím navigace založené na výkonnosti (PBN), provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO), provoz s vrtulníkovým jeřábem (HHO), provoz vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), provoz s využitím systému snímání nočního vidění (NVIS) a přeprava nebezpečného zboží (DG);
 - použití různých typů letadel;
 - prostředí (provoz mimo pevninu (offshore), horské oblasti atd.);

Požadavky na provozní prostory

U ATO poskytujících letových výcvik by měly být k dispozici následující prostory pro potřeby letového provozu:

- provozní místnost se zařízeními pro řízení letů;
- místnost pro plánování letů s následujícím zařízením:
 - odpovídající aktuální mapy a tabulky;
 - aktuální informace letecké informační služby (AIS Aeronautical Information Service – Letecká informační služba);
 - aktuální meteorologické informace;
 - spojení s řízením letového provozu ATC (Air Traffic Control – Řízení letového provozu) a provozní místností;
 - jakékoliv další materiály související s letovou bezpečností.

- odpovídající místnosti/oddělené prostory dostatečné velikosti a počtu pro předletovou přípravu;
- vhodné kanceláře pro personál dohledu a místnosti, kde mohou letoví instruktoři sepsat hlášení o žácích, vyplňovat záznamy a další související dokumentaci;
- vybavené místnosti pro posádky pro potřeby instruktorů a žáků. U ATO poskytujících výuku teoretických znalostí by pro instruktáž teoretických znalostí mělo být k dispozici následující zařízení:
 - odpovídající učebny pro aktuální počet studentů;
 - vhodné předváděcí vybavení na podporu instruktáže teoretických znalostí;
 - zařízení pro výcvik a zkoušení radiotelefonie;
 - referenční knihovna publikací pokrývajících osnovu;
 - kanceláře pro personál provádějící instruktáž.

Vedení záznamů

Systém vedení záznamů by měl zajišťovat dostupnost všech záznamů, kdykoliv jsou potřeba, a to v rozumném čase. Tyto záznamy by měly být uspořádány způsobem, který zajistí jejich zpětnou výsledovatelnost a opětovné dohledání po celou požadovanou dobu uchovávání. Záznamy by měly být vedeny v papírové nebo elektronické formě, případně na obou médiích. Přijatelné jsou také záznamy na mikrofilmu nebo optických discích. Záznamy by měly zůstat čitelné po celou požadovanou dobu uchovávání. Doba uchovávání začíná běžet okamžikem, kdy byl záznam vytvořen nebo naposled změněn.

Papírové systémy by měly využívat odolný materiál, který je schopen odolat běžné manipulaci a archivaci. Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován vždy do 24 hodin od provedení jakéhokoliv nového záznamu. Počítačové systémy by měly zahrnovat ochrany bránící neoprávněnému personálu ve změně údajů. Veškerý počítačový hardware, který se používá k zajištění zálohy dat, by měl být umístěn na jiném místě, než hardware obsahující pracovní údaje, a v prostředí zajišťujícím, že tento hardware zůstane v dobrém stavu. Pokud dochází ke změně hardwaru či softwaru, je třeba věnovat zvláštní péči zachování dostupnosti všech nezbytných údajů alespoň po celou dobu specifikovanou v příslušné Hlavě. Pokud není tato doba uvedena, měly by být všechny záznamy uchovávány po dobu minimálně 5 let.

Požadavky na personál

Struktura řízení by měla zajišťovat dohled nad všemi úrovněmi personálu prostřednictvím osob se zkušenostmi a kvalitami nezbytnými pro zajištění udržení vysokých norem. V provozní příručce ATO by měly být uvedeny podrobnosti o struktuře řízení s uvedením jednotlivých odpovědností. ATO by měla příslušnému úřadu prokázat, že zaměstnává odpovídající počet kvalifikovaného, způsobilého personálu. Jestliže ATO nabízí integrované kurz, měli by být na plný nebo částečný úvazek, v závislosti na rozsahu nabízeného výcviku, zaměstnání HT (Head of Training – Vedoucí výcviku), vedoucí letový instruktor CFI (Chief Flight Instruktor – Vedoucí letový instruktor) a vedoucí instruktor teoretické výuky CTKI (Chief Theoretical Knowledge Instructor – Vedoucí instruktor teoretické výuky).

Jestliže ATO nabízí pouze jedno z níže uvedených:

- modulové kurzy,
- kurzy pro typové kvalifikace,
- výuku teoretických znalostí,

Pozice HT, CFI a CTKI mohou být kombinované a obsazené jednou nebo dvěma osobami s rozsáhlou praxí s výcvikem prováděným organizacemi pro výcvik, na plný nebo částečný úvazek v závislosti na rozsahu nabízeného výcviku. Poměr všech žáků k letovým instruktorům, bez započtení HT, by neměl překročit 6:1. Počet žáků ve třídě při pozemních předmětech zahrnujících vysoký stupeň dohledu nebo praktických prací by neměl překročit počet 28.

Instruktoři teoretické výuky

Výuka teoretických znalostí za účelem získání typové nebo třídní kvalifikace by měla být prováděna instruktory, kteří jsou držiteli příslušné typové nebo třídní kvalifikace, nebo mají odpovídající praxi v letectví a znalosti předmětného letadla. Pro tento účel je možné považovat za osoby s odpovídající praxí v letectví a znalostí předmětného letadla také palubní techniky, techniky údržby nebo dispečery letecké dopravy.

Vedoucí výcviku (HT)

Jmenovaný HT by měl být aktuálně nebo v posledních 3 letech před jmenováním na pozici HT držitelem průkazu způsobilosti profesionálního pilota a souvisejících kvalifikací nebo osvědčení vydaných v souladu s Částí-FCL – v závislosti na kurzech letového výcviku, které budou poskytovány.

Vedoucí letový instruktor (CFI)

CFI může delegovat standardizaci a dohled na letové instruktory. Ve všech případech je to CFI, kdo nese konečnou zodpovědnost za zajištění jakosti a standardů. CFI by měl, s výjimkou případů, kdy ATO poskytuje výcvik zkušebního létání, mít praxi 1000 letových hodin na pozici velícího pilota (PIC). Alespoň 500 hodin z toho by mělo být při úkolech letového výcviku, které souvisí s poskytovanými letovými kurzy, z nichž 200 hodin může představovat doba výcviku podle přístrojů na zemi.

5.3. Informace o převodu průkazů pilotů na průkazy Part-FCL

V ČR existují momentálně dva druhy průkazů pilota letounů a vrtulníků. Jsou to tyto:

- „**JAR-FCL**“ – na titulní straně je označen „**VYDÁN V SOULADU S NORMAMI ICAO A JAR-FCL**“. Podle Článku 3 Nařízení (EU) č. 1178/2011, jehož přílohou je i Part-FCL, musí všichni piloti letadel mít průkaz Part-FCL od 8. 4. 2012. Ale podle článku 4 téhož Nařízení jsou průkazy JAR-FCL až do 8. 4. 2017 (s ohledem na platnost celého průkazu 5 let) považovány za průkaz Part-FCL. To umožní plynulou výměnu těchto průkazů bez dalších požadavků po dobu celých 5 let prostě v okamžiku, kdy držitel průkazu potřebuje zapsat novou kvalifikaci nebo kvalifikaci s obnovenou platností, průkaz byl poškozen, zničen, ztracen, zaplněn záznamy o kvalifikacích s prodlouženou dobou platnosti, nebo se změnilý osobní údaje držitele zapsané v průkazu.
- „**Národní**“ – na titulní straně je označen „**VYDÁN V SOULADU S NORMAMI ICAO**“. Ty jsou podle Článku 3 Nařízení (EU) č. 1178/2011, jehož přílohou je i Part-FCL, od 8. 4. 2012 neplatné. I po tomto datu však mohou být vyměněny za průkaz Part-FCL za stejných podmínek jako dosud. ÚCL podle článku 12 uvedeného Nařízení žádá EASA o odklad povinnosti mít převedeny všechny tyto průkazy na Part-FCL o 2 roky, tj. až do 8. 4. 2014. ÚCL současně zvažuje možnosti usnadnění převodu těchto průkazů např. tak, aby žadatelé ze vzdálenějších oblastí nemuseli kvůli tomu jezdit na ÚCL do Prahy.

Výhodou novelizace předpisu je zřízení úplně nového typu průkazu – LAPL (průkaz způsobilosti pilota lehkého letounu). Vzhledem k zjednodušeným podmínkám pro jeho získání a použitelnosti tohoto typu průkazu, by mohlo dojít k nárůstu počtu nově cvičených pilotů. Část z nich by později mohla pokračovat v získávání dalších kvalifikací a to by mohlo mít za následek nárůst počtu výcviku v leteckých školách a tím i návratnost prostředků vynaložených na veškerou práci spojenou s přípravou na schválení a samostatným schválením dané letecké školy.

Požadavky na průkaz LAPL

Žadatelům o průkaz LAPL musí být:

- v případě letounů a vrtulníků alespoň 17 let;
- v případě vzducholodí a balónů alespoň 16 let.

Práva a podmínky

Držitel průkazu LAPL má práva k bezúplatnému výkonu funkce velitele letadla v neobchodním provozu v odpovídající kategorii letadel. Žadatel o průkaz LAPL musí splňovat požadavky pro příslušnou kategorii letadla a případně pro třídu a typ letadla použitého při zkoušce dovednosti. Žadatelům o průkaz LAPL, kteří vlastní průkaz způsobilosti pro stejnou kategorii letadla, se tento průkaz plně započte do požadavků na získání průkazu LAPL v této kategorii letadel.

Aniž jsou dotčena ustanovení předchozího odstavce, pokud platnost průkazu způsobilosti už uplynula, musí žadatel vykonat pro vydání průkazu LAPL v příslušné kategorii letadel zkoušku dovednosti.

Žadatelé o průkaz LAPL podstoupí výcvikový kurz ve schválené organizaci pro výcvik. Kurz zahrnuje výuku teoretických znalostí a letový výcvik odpovídající uděleným právům. Žadatelé o průkaz LAPL musí prokázat úroveň teoretických znalostí odpovídající uděleným právům prostřednictvím zkoušek z těchto předmětů:

- obecné předměty:
 - právní předpisy v oblasti letectví,
 - lidská výkonnost,
 - meteorologie a
 - komunikace;
- specifické předměty týkající se různých kategorií letadel:
 - letové zásady,
 - provozní postupy,
 - provedení a plánování letu,
 - obecné znalosti o letadlech a
 - navigace.

Žadatelé o průkaz LAPL musí vykonáním zkoušky dovednosti prokázat schopnost provádět příslušné postupy a manévry v příslušné kategorii letadel ve funkci velitele letadla s kvalifikovaností odpovídající uděleným právům.

Žadatelé o zkoušky dovednosti musí absolvovat letový výcvik ve stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce dovednosti. Práva budou omezena na třídu nebo typ letadla použitý při zkoušce dovednosti, dokud nebudou do průkazu způsobilosti doplněna další rozšíření v souladu s touto hlavou.

Držitel průkazu LAPL (A) má práva k výkonu funkce velitele letadla v jednomotorových pístových pozemních letounech nebo TMG s maximální certifikovanou vzletovou hmotností 2 000 kg nebo nižší, přičemž smí přepravovat nejvíce tři cestující, takže počet osob na palubě letadla nikdy nepřesáhne čtyři osoby.

Držitelé průkazu LAPL (A) mohou přepravovat cestující až poté, co po vydání průkazu způsobilosti absolvují dobu letu odpovídající deseti hodinám ve funkci velitele letadla v letounech nebo TMG.

Žadatelé o průkaz LAPL (A) musí absolvovat alespoň 30 hodin letového výcviku v letounech nebo TMG, včetně alespoň:

- patnácti hodin letového výcviku ve dvojím řízení ve třídě letounu, ve kterém se bude provádět zkouška dovednosti;
- šestihodinové doby samostatného letu pod dozorem, zahrnující dobu samostatného navigačního letu odpovídající alespoň třem hodinám, přičemž alespoň jeden navigační let je uskutečněn v délce 150 km (80 NM) a je během něj provedeno jedno přistání s úplným zastavením na jiném letišti, než je letiště odletu.

6. Návrh metodiky pro implementaci požadovaných změn

Všechny příručky pro teoretickou výuku musí být pracně přeskládány do kapitol podle nových požadavků a doplněny o nově zavedené části. Je nutné zkontrolovat a přepracovat karty předmětů. U některých předmětů došlo ke změně kapitol nebo dokonce k přehození kapitol mezi různými předměty. Bude potřeba doplnit podrobné plány studia a pomůcky pro výuku. A co bude asi nejdůležitější, opravit na základě toho i výukové materiály. U malých organizací (RZ), to znamená mnohonásobné navýšení nákladů na tyto změny v příručkách.

Dále mají vzniknout nové bezpečnostní postupy. Z toho samozřejmě vyplývá vznik nových pozic ve struktuře výcvikové organizace, které opět povedou ke zvýšení nákladů, což se v konečném důsledku promítne ve zdražení výcviku pro studenta - letce. Toto všechno s největší pravděpodobností bude důsledkem likvidace malých leteckých škol, které jsou samostatnými výcvikovými zařízeními. Jednou z cest zachování je jejich spolupráce s velkými školami, které budou mít celý systém vypracovaný podle nových předpisů a budou připravené pro schválení podle nových požadavků.

V teoretické části dochází ke změnám počtu hodin pro jednotlivé typy kurzů, viz tabulka.

Požadavek teoretických hodin		
Kurz	současnost	od 8. 4. 2014
JAA 650 ATPL (držitel PPL)	650 hodin	650 hodin
JAA 450 ATPL (držitel PPL, IR)	450 hodin	500 hodin
JAA 450 ATPL (držitel CPL)	450 hodin	400 hodin
JAA 300 ATPL (držitel CPL, IR)	300 hodin	250 hodin
JAA 200 IR (držitel PPL)	200 hodin	150 hodin
JAA 200 CPL (držitel PPL)	200 hodin	250 hodin
RZ PPL	80 hodin	100 hodin

V důsledku toho dochází ke změnám v osnovách. Některé kurzy mají navýšený počet hodin, jiné počty hodin snižené. Z tohoto důvodu dojde jak k přepracování celkových osnov kurzů, tak i ke změnám jednotlivých karet pro některé předměty.

6.1. Příručka pro výcvik a provozní příručka

Provozní příručka

Provozní příručky pro použití v ATO provádějící kurzy integrovaného nebo modulového letového výcviku by měly zahrnovat následující:

- Všeobecně:
 - seznam a popis všech svazků v provozní příručce;
 - správa (funkce a řízení);
 - zodpovědnosti (veškerý vedoucí a administrativní personál);
 - disciplína žáků a disciplinární opatření;
 - schvalování nebo udělování oprávnění k letům;
 - příprava programu letů (omezení počtu letadel při špatném počasí);
 - velení nad letadly;
 - zodpovědnosti PIC;
 - přeprava cestujících;
 - dokumentace letadel;
 - uchovávání dokumentů;
 - záznamy o kvalifikaci letových posádek (průkazy způsobilosti a kvalifikace);
 - obnovování platnosti (osvědčení zdravotní způsobilosti a kvalifikace);
 - trvání letové služby a omezení doby letu (letoví instruktoři);
 - trvání letové služby a omezení doby letu (žáci);
 - doby odpočinku (letoví instruktoři);
 - doby odpočinku (žáci);
 - pilotní deník;
 - plánování letů (obecně);
 - bezpečnost (obecně): vybavení, pohotovost na příjmu rádia, nebezpečí, letecké nehody a incidenty (včetně hlášení), bezpečnostní piloti atd.
- Technické:
 - popisné poznámky o letadle;
 - ovládání letadla (včetně kontrolních seznamů povinných úkonů, omezení, deníku údržby a technického deníku - v souladu s platnými požadavky, atd.)
 - nouzové postupy;
 - radiové a radionavigační prostředky;

- Trať:
 - výkonnost (legislativa, vzlet, let na trati, přistání atd.);
 - plánování letů (palivo, olej, minimální bezpečná nadmořská výška, navigační vybavení atd.);
 - zatížení (doklad o způsobu naložení, hmotnost, vyvážení a omezení);
 - meteorologická minima (letoví instruktoři);
 - meteorologická minima (žáci - v různých fázích výcviku);
 - výcvikové trati nebo prostory.
- Výcvik personálu:
 - jmenování osob zodpovědných za úroveň/odbornou způsobilost letového personálu;
 - počáteční výcvik;
 - udržovací výcvik;
 - standardizační výcvik;
 - přezkoušení odborné způsobilosti;
 - zdokonalovací výcvik;
 - hodnocení úrovně personálu ATO.

Příručky pro výcvik pro použití v ATO provádějící kurzy integrovaného nebo modulového letového výcviku by měly zahrnovat následující:

1. Cíl kurzu (ATP, CPL/IR, úroveň výkonnosti a omezení výcviku, která je třeba dodržovat. CPL apod. dle použitelnosti)	Stanovení, co se od žáků po ukončení výcviku očekává, úroveň výkonnosti a omezení výcviku, která je třeba dodržovat.
2. Vstupní požadavky	<ul style="list-style-type: none"> • Minimální věk, požadavky na vzdělání (včetně jazykového), požadavky na zdravotní způsobilost; • Veškeré individuální požadavky členského státu.
3. Uznání předchozí praxe	Je třeba získat od příslušného úřadu před zahájením výcviku.
4. Osnovy výcviku	Dle vhodnosti: letová osnova (jednomotorové nebo vícemotorové -dle vhodnosti), osnova výcviku pomocí letové simulace a osnova výcviku teoretických znalostí.

5. Časový rozsah (v týdnech pro každou osnovu).	Rozvržení kurzu a časová integrace osnovy.
6. Program výcviku	<ul style="list-style-type: none"> • Obecné rozvržení denního a týdenního programu letového, teoretického a FSTD výcviku, podle použitelnost • Omezení při špatném počasí; • Programová omezení z pohledu maximálního doby výcviku žáka (letového, teoretických znalostí, na FSTD) - například za den, týden či měsíc; • Omezení s ohledem na dobu žáků ve službě;
	<ul style="list-style-type: none"> • Trvání letů ve dvojici a samostatných letů v různých fázích; • Maximum letových hodin v jednom dni nebo noci; • Maximální počet výcvikových letů v jeden den nebo noc; • Minimální doba odpočinku mezi službami.
7. Záznamy o výcviku	<ul style="list-style-type: none"> • Pravidla pro zabezpečení záznamů a dokumentů; • Záznamy o docházce; • Forma záznamů o výcviku, které mají být vedeny; • Osoby zodpovědné za kontrolu záznamů a deníků žáků; • Povaha a četnost kontrol záznamů; • Standardizace zápisů v záznamech o výcviku; • Pravidla pro zápis do deníku.
8. Bezpečnostní výcvik	<ul style="list-style-type: none"> • Individuální zodpovědnosti; • Nezbytná cvičení; • Nouzová cvičení (četnost) • Zdvojené kontroly (četnost v různých fázích); • Požadavky před prvním samostatným denním, nočním nebo navigačním letem, podle použitelnosti.

<p>9. Testy a zkoušky</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Letové: <ul style="list-style-type: none"> ○ kontroly pokroku; ○ zkoušky dovednosti, • Teoretické znalosti: <ul style="list-style-type: none"> ○ zkoušky pokroku; ○ zkoušky teoretických znalostí, • Oprávnění ke zkoušce; • Pravidla týkající se udržovacího výcvik před opakováním zkoušky; • Hlášení a záznamy ze zkoušek; • Postupy přípravy zadání zkoušek, typy otázek a hodnocení, standardní úroveň požadovaná pro úspěšné splnění zkoušky; • Postupy pro analýzu a přezkoumávání otázek a přípravu náhradních zadání; • Postupy opravných zkoušek.
<p>10. Efektivita výcviku</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Individuální zodpovědnosti; • Všeobecné posouzení; • Kontakt mezi odděleními; • Rozpoznání neuspokojivého pokroku (jednotlivých žáků); • Opatření pro nápravu neuspokojivého pokroku; • Postup při výměně inspektorů; • Maximální počet změn instruktorů na žáka; • Systém interní zpětné vazby pro odhalení nedostatků výcviku; • Postup pro vyloučení žáka z výcviku; • Disciplína; • Hlášení a dokumentace.
<p>11. Standardy a úroveň výkonnosti v různých fázích</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Individuální zodpovědnosti; • Standardizace; • Požadavky a postupy standardizace; • Uplatnění zkušebních kritérií.

Tab. 7.1. Návrh příručky pro plán výcviku

1. Letová úloha	Podrobný popis specifikací obsahu všech letových úloh, které budou vyučovány, uspořádán ve sledu, který bude letově proveden, s hlavními názvy a podnázvy.
2. Referenční seznam letových úloh	Zkrácený seznam výše zmíněných úloh s uvedením hlavních názvů a podnázvů pro rychlou referenci, přednostně ve formě otočných karet, která usnadní každodenní použití instruktory.
3. Skladba kurzu: fáze výcviku	Stanovení dělení kurzu do fází, uvedení rozdělení výše uvedených letových úloh do jednotlivých fází a jejich uspořádání pro zajištění jejich provedení v nejvhodnější možnou fází výuky a opakování základních (nouzových) úloh se správnou četností. Rovněž by měl být stanoven hodinový rozsah osnovy pro každou fázi a skupiny úloh v rámci každé fáze a doba provedení zkoušek pokroku apod.
4. Skladba kurzu: integrace osnovy	Způsob integrace výcviku teoretických znalostí, letového výcviku nebo využití FSTD, aby při provádění výcviku letových úloh byli žáci schopni aplikovat znalosti získané ze související teoretické výuky a letového výcviku.
5. Pokrok žáka	Stanovte požadavky na pokrok žáka a zahrňte krátké, ale konkrétní stanovení toho, co by měl být schopen vykonávat a úroveň odbornosti, které musí dosáhnout před postoupením z jedné do další fáze výcviku letových úloh. Uveďte minimální požadavky na praxi ve formě počtu letových hodin, uspokojivého provedení úlohy apod., které jsou nutné před důležitými úlohami, např. nočním letem.
6. Způsoby výuky	Požadavky ATO, zejména ohledně předletové přípravy a poletového rozboru, dodržování osnov a specifikací výcviku, oprávnění k samostatným letům atd.
7. Zkoušky pokroku	Instrukce pro zkoušející personál ohledně vedení a dokumentace všech zkoušek pokroku.
8. Slovníček pojmů	Nezbytné definice důležitých pojmů.

9. Přílohy	<ul style="list-style-type: none"> • Formuláře zprávy ze zkoušek pokroku; • Formuláře zprávy ze zkoušek dovednosti; • ATO vydávaná osvědčení o praxi, odborné způsobilosti apod., jak je požadováno.
------------	---

Tab. 7.2. Návrh formuláře předletové přípravy a letových úloh

1. Letová úloha	Podrobný popis specifikací obsahu všech letových úloh, které budou vyučovány, uspořádán ve sledu, který bude letově proveden, s hlavními názvy a
2. Referenční seznam letových úloh	Zkrácený seznam výše zmíněných úloh s uvedením hlavních názvů a podnázvů pro rychlou referenci, přednostně ve formě otočných karet, která
3. Skladba kurzu: fáze výcviku	Stanovení dělení kurzu do fází, uvedení rozdělení výše uvedených letových úloh do jednotlivých fází a jejich uspořádání pro zajištění jejich provedení v nejvhodnější možnou fází výuky a opakování základních (nouzových) úloh se správnou četností. Rovněž by měl být stanoven hodinový rozsah osnovy pro každou fázi a skupiny úloh v rámci každé fáze a doba provedení zkoušek pokroku apod.
4. Skladba kurzu: integrace osnovy	Způsob integrace výcviku teoretických znalostí, letového výcviku nebo využití FSTD, aby při provádění výcviku letových úloh byli žáci schopni aplikovat znalosti získané ze související teoretické výuky a letového výcviku.
5. Pokrok žáka	Stanovte požadavky na pokrok žáka a zahrňte krátké, ale konkrétní stanovení toho, co by měl být schopen vykonávat a úroveň odbornosti, které musí dosáhnout před postoupením z jedné do další fáze výcviku letových úloh. Uveďte minimální požadavky na praxi ve formě počtu letových hodin, uspokojivého provedení úlohy apod., které jsou nutné před důležitými úlohami, např. nočním letem.
6. Způsoby výuky	Požadavky ATO, zejména ohledně předletové přípravy a poletového rozboru, dodržování osnov a specifikací výcviku, oprávnění k samostatným letům atd.
7. Zkoušky pokroku	Instrukce pro zkoušející personál ohledně vedení a dokumentace všech zkoušek pokroku.

8. Slovníček pojmů	Nezbytné definice důležitých pojmů.
9. Přílohy	<ul style="list-style-type: none"> • Formuláře zprávy ze zkoušek pokroku; • Formuláře zprávy ze zkoušek dovednosti; • ATO vydávaná osvědčení o praxi, odborné způsobilosti apod., jak je požadováno.

Tab. 7.3. Návrh příručky pro teoretickou výuku

7. Zhodnocení cílů

Vzhledem k aplikaci velkého množství výjimek v rámci přechodných opatření není možno momentálně jasně rozhodnout o míře odchýlení od původních předpisů řady JAR – FCL. K dnešnímu datu nejsou termíny platnosti všech přechodných opatření definitivní. Nejzazším termínem je momentálně 8. duben 2018.

8. Závěr

Změna legislativy v takovémto rozsahu není jednoduchá věc. V časovém horizontu to v tomto případě představuje 6 let. Od 8. Dubna 2012, kdy začalo toto nařízení platit, do 8. Dubna 2018, kdy by podle současných předpokladů mělo přestat platit poslední přechodné opatření.

Dále tyto opatření budou mít zřejmě za následek zánik některých výcvikových organizací, vzhledem k náročným požadavkům na ně. Nejsnadnější cestou je připojit se k většímu FTO, které snáze zvládne transformaci na ATO. Další možností, je pokusit se o novou certifikaci ATO, která bude ovšem velmi náročná, jak časově, tak hlavně finančně.

Výrazným nedostatkem těchto nařízení je skutečnost, že zanikne výraz „Letecké práce“, pro které platí, že letecké palivo je držitelům „Povolení pro letecké práce“ prodáváno bez spotřební daně. Tím, že toto povolení přestane existovat, zaniká tak možnost odpočtu spotřební daně. Prozatím jedinou možností je individuální dohoda provozovatele letadel s nejbližším celním úřadem na způsobu, jakým způsobem tuto daň z ceny paliva odečíst. Nejvýhodnějším způsobem by byl návrh legislativní úpravy v rámci zákonů České republiky a jejich pozdější rozšíření v rámci Evropské unie.

Nesmírnou výhodou těchto změn v legislativě, je možnost prodloužení Zdravotní způsobilosti, nejen 2. třídy jako doposud, ale nyní i 1. třídy, pověřenými lékaři. Tento model funguje již nějakou dobu v celé Evropě, vyjma České a Slovenské republiky. Vznik konkurence v tomto prostředí ocení zejména piloti a provozovatelé, protože zanikne monopolní cenová politika ÚLZ v Praze.

Poslední novinkou, která stojí za zmínku, je vznik nové třídy průkazu způsobilosti, a sice LAPL. Mohla by to být cesta, jak se dostat k létání na „dospělém“ letadle za přijatelnějších podmínek, než je výcvik PPL. Zda je toto správná cesta, ukáže čas. Letectví se potýká v posledních letech s recesí velmi výrazným způsobem.

Použitá literatura

- 1: PRŮŠA, J. a kol.: Svět letecké dopravy, Galileo CEE Service ČR s.r.o., Praha, 2012, 315 stran, ISBN 978-80-239-9206-9
- 2: DVOŘÁK, J.: CHLEBEK, J.: Letecký zákon a postupy ATC (010 00), Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., Brno, 2006. 484 stran, ISBN 80-7204-439-7.
- 3: NOVÁK, D.: Implementace nových požadavků JAR-FCL 1 v teoretické přípravě dopravních pilotů v oblasti lidské výkonnosti a omezení. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2010. 39 s. Vedoucí bakalářské práce MUDr. Jana Hlaváčová.
- 4: JASÁŇ, J. Implementace nových požadavků JAR-FCL 1 v teoretické přípravě dopravních pilotů v oblasti obecné navigace a radionavigace. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2009. 38 stran. Vedoucí bakalářské práce doc. Ing. Slavomír Vosecký, CSc.
- 5: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví
- 6: Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví
- 7: Nařízení Komise (EU) č. 290/2012 kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví
- 8: Rozhodnutí č. 2012/007/R výkonného ředitele evropské agentury
- 9: www.caa.cz